

جامعة محمد خيضر بسكرة  
كلية العلوم الدقيقة و العلوم الطبيعية و الحياة  
قسم علوم الأرض و الكون



# مذكرة ماستر

ميدان هندسة معمارية عمران و مهن المدينة  
شعبة تسيير التقنيات الحضرية  
تخصص تسيير المدن  
رقم: .....

إعداد الطالب:

قارة عصام

يوم: 22/06/2022

## الأرصفة في بسكرة بين الواقع و التسيير

### لجنة المناقشة:

الرئيس	جامعة بسكرة	استاذ	لمحظ علي
الممتحن	جامعة بسكرة	استاذ	بوزوايد محمد لحسن
المشرف	جامعة بسكرة	أستاذ	صيد صالح

السنة الجامعية : 2022/2021

## شكر و عرفان

قال تعالى ( ولئن شكرتم لأزيدنكم )

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: (من لم يشكر الناس لم يشكر الله) حديث شريف .  
الحمد و الشكر لله عز و جل أولا و قبل كل شئ على تيسيره و توفيقه لنا في إنجاز هذا العمل  
المتواضع , وإتمام المشوار الدراسي بنجاح و توفيق منه وحده.

نتقدم بجزيل الشكر و عظيم الامتنان إلي كل من مد لنا يد العون في انجاز هذا العمل  
المتواضع و نخص بالذكر الأستاذ المشرف على المذكرة **صيد الصالح** من خلال  
نصائحه و توجيهاته القيمة و كذلك جميع الأساتذة الذين لم يبخلوا علينا و كانوا سندا لنا في  
هذا العام الدراسي و قدموا يد العون التي ساعدتنا على انجاز هذه المذكرة.  
و إلى كل من ساعدنا من قريب أو من بعيد و لو بكلمة طيبة أو دعاء خفي.

## اهداء

أهدي عملي هذا أو ثمرة جهدي إلى من قال فيهما سبحانه و تعالى: " و قضى ربك أن لا تعبدوا إلا إياه و بالوالدين إحسانا." و قوله" و اخفض لهما جناح الذل من الرحمة، و قل ربي ارحمهما كما ربياني صغيرا ".

إلى من سهرت الليالي و امتصت العذاب من أجلي، إلى من ألبستني التحدي، إلى من غمرتني و كستني عطاء، إلى من رافقتني دعواتها، إلى من رسمت من الابتسامة استراحة أمل تنير طريقي **أمي الغالية** الحبيبة حفظها الله و رعاها و أدام عليها الصحة و العافية.

إلى من عرفت عنه الصبر و المثابرة و أثقل كاهلي بأفضاله، إلى من أحرق سنين عمره من أجل أن يضيء دربي و يراني في درجات العلا و العلم و الأخلاق، إلى من علمني كيف أحب الله و رسوله الكريم ، إلى من هذبني على مكارم الأخلاق و علمني كيف تسموا الروح لتظفر بخير الدنيا و الآخرة: **أبي الحبيب الغالي** حفظه الله و دام عليه الصحة و العافية.

أهدي ثمرة جهدي إلى "**زوجتي الغالية**" ، التي كان لها الفضل الكبير في إنجازي لهذا العمل خاصة مع الانقطاع لسنوات عن الدراسة .

كما أهدي عملي هذا إلى من ساندني و ساعدني و وقف إلى جانبي في الأوقات العصبية خاصة **اخوتي الأعزاء** دون أن أنسى أحبائي و أصدقائي و إلى كل من ساهم معي في انجاز هذا العمل البسيط .

عصام

## مدخل عام

- I. الإشكالية
- II. الفرضيات
- III. سبب اختيار الموضوع وحالة الدراسة
- IV. اهداف البحث
- V. منهجية البحث

إن المدينة (كما يعرفها RETZEL) هي بمثابة إنتاج و محصلة ذات تفاعل ايكولوجي الصادر عن فعل إنسان، كما أنها رمز التعاون الودي و العلاقات الوطيدة بين الناس، و العلاقات بين العلم و الفن و الثقافة و الدين، إضافة إلى أنها مركز تبادل الملتقيات و مكان تواجد العمل و مقر السلطات بفضل كثافة بناياتها و تحركاتها العمرانية تخلق بذلك قدرة ارتباط سطحية. إن العمران هو علم و فن لتصحيح الأخطاء المجالية التي ارتكبت في الماضي بواسطة تهيئات و تحسينات مناسبة، كما أن مجال تدخل هذا الاختصاص يعني جميع المستعملين و المستخدمين في آن واحد. هذا ما أدى إلى تزايد الاهتمام بقضايا المدن و طنبا، إقليميا و دوليا وذلك من خلال بروز منظمات دولية، هيئات و جمعيات تعنى بشؤون المدن، و ملتقيات هنا و هناك حول مشكلات المدن و كذا الأحياء و التجمعات السكنية بها باعتبارها عناصر مهيكلية للفضاء الحضري و كذا مكان استقرار و راحة السكان، إضافة إلى استحداث مواثيق و قوانين وطنية و أخرى دولية لجعل إطار الحياة بتلك الأحياء السكنية و للمدينة ككل أكثر راحة و ذلك مع ضرورة ربط نموها .

و الجزائر كإحدى دول العالم ، فقد عرفت تحولات سريعة في الميدان الحضري و المعماري الناتج عن التقدم السريع الذي مس كافة المجالات، و موازاة هذا النمو مع النزوح الريفي الذي مس كل القطر الجزائري، و تحت تأثير أزمة السكن في ظل الظروف الاقتصادية المعقدة، كان مسعى الدولة هو شكل ملائم للمدن، منتهجة في ذلك سياسات متنوعة مسخرة كل الإمكانيات المادية و البشرية من أجل تلبية كل طلبات المدينة ، لتبقى بذلك الفضاءات الخارجية داخل تلك السكنات مهمة و غير وظيفية لأنها لم تأخذ بعين الاعتبار بالرغم من أهميتها على الصعيد الاجتماعي و الثقافي اللذان يشكلان عنصران حيويان في تلك التجمعات.

لتبقى تلك الفضاءات تفتقر إلى أسلوب و إستراتيجية تحسين حضري مستدام لإعادة القيمة العمرانية للأحياء السكنية و بالتالي التطلع إلى تغيير جذري مستدام للمدينة المعاصرة ككل عن طريق تحويل منتجها العمراني إلى منتج إنساني، بما في ذلك التجمعات السكنية الحضرية الجديدة من أجل ترفيتها و إعادة الاعتبار لها، كآلية للارتقاء بجودة و إطار الحياة مما يضمن راحة و استقرار الإنسان بها.

الي هنا نتطرق في دراستنا الي مدينة بسكرة التي عرفت خلال العشرين سنة الماضية نموا ديموغرافيا و مجاليا كبيرا، رغم إمكانياتها الحضرية المتنوعة، مما نتج عنه بروز إختلالات في البنية الحضرية، تتمثل هذه الإختلالات في حل المشاكل الراهنة مشاكل في الفضاءات العمومية و الأرصفة دون التفكير في إدماجها ضمن مخطط متناسق يراعي تحسين الإطار المعيشي للسكان بكل مقوماته.

## I. الإشكالية:

إن المدينة بكل ما تحتويه من عناصر مختلفة و تراكيب عمرانية (شبكة الطرق/ مرافق تجهيزات/ارصفة / مساحات خضراء ..... ) هي في الأساس عبارة عن نسيج عمراني منسجم ومرتبط مع البيئة المحيطة به وذلك بمساهمة السكان في الحفاظ على المحيط الذي يعيشون فيه ومشاركتهم في التخلص من الظاهرة السيئة.

وتشهد المدن الجزائرية اليوم وضعا سيئا فيما يخص تسيير الأرصفة بشكل عام اذ لا يكاد يكون أصلا اهتمت به ، (وضع قريب من الفوضى بعيد عن الجمال). لذا فإن تحسين هذا الوضع الذي أصبح يخنق كل من يدخل مدننا ويجول فيها، وأصبح هذا الأمر هاجسا لدى الدولة وأصبحت تعيره اهتماما كبيرا.

الموضوع بمدينة بسكرة ، و نطرح السؤال الرئيسي التالي :

- ما هو واقع تسيير الرصيف بمدينة بسكرة ، و استعمالته لتحقيق تنمية للمدينة ؟  
و ينتج عن هذا التساؤل الأسئلة الفرعية التالية:

-ما هي الإستعمالات المختلفة للرصيف ؟

- ما هي المشاكل المترتبة عن مختلف الإستعمالات الحضرية للرصيف ؟

- كيف يمكن معالج سوء إستعمال الرصيف لتحقيق تنمية الحضرية بمدينة بسكرة ؟  
و انطلاقا من ذلك يمكن ان نقدم الفرضيات التالية:

## II. الفرضيات:

يلعب الرصيف دورا مهما في حركة الراجلين داخل المدينة ، غير أن استعماله يتأثر بمختلف التعديلات التي تحدث عليه مما يعيق تحقيق التنمية الحضرية.

\*- تتسبب التعديلات على الأرصفة بمدينة بسكرة سوء استعمالها و عدم كفاءتها .

\*- غياب تدخلات الردعية للحفاظ على أهمية الرصيف و سير الراجلين .

\*- ضعف في التسيير و ذلك ما انعكس على الأرصفة .

\*- غياب تشريعات كافية يكفل أهمية الأرصفة.

## III. أسباب اختيار الموضوع:

\* - أهمية الرصيف كأداة من أدوات المجالات العمومية والذي تتوقف استعمالته على أهمية الأنشطة و الوظائف الحضرية المجاورة و المشرفة عليه.

- \* - التعرف على مكونات الرصيف و عناصر المختلفة.
- \* - رغم الأهمية التي يؤديها الرصيف في التنقلات الحضرية إلا أن ه يتعرض التعديلات مختلفة.

#### 17. الهدف من البحث :

من خلال دراستنا هذه نود إبراز أهمية الأرصفة في هيكله الأنسجة العمرانية وذلك ب :

الوصول إلى فضاءات عمومية تضمن تأدية وظيفتها المتمثلة أساسا في الراحة والرفاهية وذلك من خلال :

- \* - التعرف على الأساليب المعمارية والعمرانية التي استخدمت في الارصفة.
  - \* - محاولة أقلمة الأرصفة مع المتطلبات الحديثة (مسارات للدراجات).
  - \* - تحديد مختلف الاستعمالات للأرصفة بمدينة بسكرة.
  - \* - تشخيص مختلف التعديلات على الأرصفة.
  - \* - كيفية معالجة مختلف مشاكل الرصيف لضمان كفاءته و تحقيق التنمية الحضرية منه
- منهجية البحث:**

اعتمدنا في دراستنا هذه على القوانين و الواقع في التحليل ، و استعملنا عدة تقنيات في معالجة البيانات و تقديمها في صور و خرائط و أشكال بيانية.

و قد مر الدراسة بالمراحل التالية :

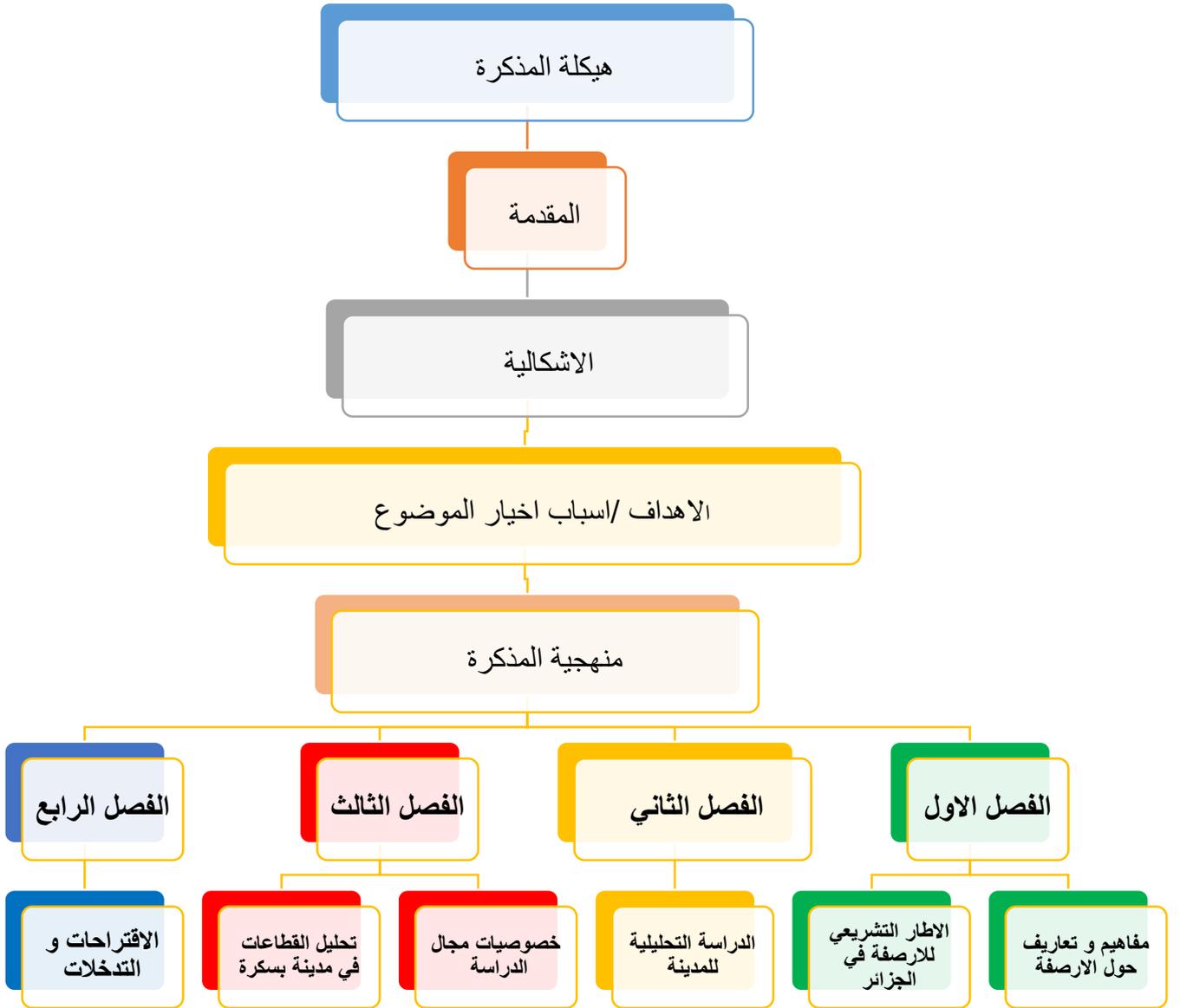
**الفصل الأول :** و هو مرحلة البحث النظري و المتمثلة في الإطلاع على مختلف المراجع النظرية من دراسات و أبحاث متعلقة بالرصيف و التي سمحت لنا بتكوين إطار نظري مهم ساهم بشكل كبير في تحدي المفاهيم و التعاريف التي لها علاقة بموضوع الارصفة .

\* وهو القيام بدراسة حول كل التشريعات و القوانين الموضوعة حول الأرصفة في الجزائر وواقع تسييرها في المدن الجزائرية بشكل عام .

**الفصل الثاني:** وهي مرحلة التعريف التحليل و معالجة المعطيات و البيانات حول مدينة بسكرة (دراسة تحليلية لمدينة بسكرة)

**الفصل الثالث :** تقسيم مدينة بسكرة و دراسة تحليلية لكل قطاعو القيام على واقع تسيير الأرصفة و المشاكل المطروحة.

**المبحث الرابع :** التدخلات و الاقتراحات حول كيفية التهيئة العامة للقطاعات الثلاثة.



# السند النظري

## المقدمة

### المبحث الأول:

1-1-التعريف الأول.

2-1-التعريف الثاني.

2- نبذة على نشأة الأرصفة الحضرية .

1-2 – الرصيف عند العرب

3- مكونات الرصيف

1-3- ممرات الراجلين الجانبية.

3-3 – الحواف الجانبية و منحدرات الأرصفة:

4-3 –مواقف السيارات:

1-4-3-أنواع المواقف

2-4-3 -شروط يجب توفيرها في مواقف

السيارات

3-5-مواقف الحافلات مواقف النقل الجماعي.

3-6 - اشارات المرور واللوحات الارشادية

و الاعلانية و الدعائية.

3-7-متطلبات حركة ذوي الاحتياجات الخاصة

3-8 -أثاث الطريق.

3-9 -السلام.

3-10 -المواقف

3-11-أحواض الأشجار و الزهور.

التشجير على جانبي الشارع و الأرصفة.

3-12 إنارة الأرصفة

3-13 مظلات الحماية

4 - أبعاد الرصيف والوظائف الحضرية

5- تسيير و كيفية تصميم الأرصفة

### المبحث الثاني :

1-الصيانة و المراقبة من الإدارة المسؤولة

2-الإطار التشريعي للرصيف في المدينة

الجزائرية

3-الإطار التشريعي للرصيف في المدينة

الجزائرية

4.التسيير الرصيف

1.4. البلدية

2.4.الولاية

3.4. مصالح التجارة

4.4 شركات الكهرباء والغاز والمياه

5.4 الشركات الاشهارية

6.4 البنوك والمؤسسات المالية

7.4 المجتمع المدني .

5.التسيير القانوني للرصيف في المدينة

الجزائرية.

6. أهم التناقضات في تسيير الرصيف:

## مقدمة

تعتبر الأرصفة من أهم العناصر الضرورية المركبة للمدينة والعمران نتيجة دورها الأساسي الذي يكمن أساسا في إعطاء جانب جمالي و تنظيمي للمدينة، وقد حاول الإنسان منذ القدم أن يهتم بالإطار غير المبني في المدينة مثلما اهتم بالإطار المبني ، ولو لاحظنا تاريخ الظاهرة لوجدنا الإنسان دائما يخضعها لطريقة جمالية لاعطاء مجال أكثر للراجلين و التشجير و أماكن للراحة، هذا ما أعطى ميلاد ثقافة عمرانية غاية في الأهمية تركت بصماتها إلى يومنا هذا خاصة في المدن الكبرى .

ولهذا استوجب علينا الإحاطة بجميع المعلومات المتعلقة بالأرصفة في العالم عامة والطرق المنتهجة في العمل، للوصول إلى حوصلة حول عناصر الأرصفة المؤثرة في العمران، وكيفية تعامل هذا الأخير معها، ومتطلبات الراحة وكيفية تعامل الإنسان معها، مع الإشارة إلى خصائص المتعلقة بالأرصفة ، المساحات الخضراء ،الإتارة ،مواقف السيارات ،أماكن الراحة.(1)

### 1-1-1-1-1 التعريف الأول:

- "الرصيف هو جزء من الطريق، وهو المحاذي لها من الجانبين والمعد لسير الراجلين،
- الرصيف وهو الجزء الذي يرتفع عن مستوي جانبي الطريق ويكون على توازي معه من الجانبين. وهو أنشأ مخصصاً لمرور المشاة فيه وليس لوسائل النقل".<sup>(1)</sup>

### 1-2-1-2-1 التعريف الثاني:

"تعتبر أرصفة الراجلين جزء مكملاً لتصميم الشوارع في المدن، ولكن يقل تواجدتها في المناطق الحضرية الهامشية من المدينة، ويجب ألا يقل عرض الرصيف عن 1,5 متر ويستخدم في إنشاء مواد متعددة ومختلفة لإعطاء سطحاً مستويًا وسليماً. ويجب أن يكون سطح الرصيف الذي يسير عليه الراجلين مساوياً في الجودة أو أحسن حالة من سطح قارعة الطريق المخصصة للمركبات، لجذب الراجلين للسير عليه، وعندما يكون الرصيف قريباً من حافة الجزء المرصوف لمرور المركبات، يجب حمايته بحواف حاجزة وعند عدم استعمال الحواف يجب أن تكون الأرصفة بعيدة عن حافة القارعة المخصصة للمركبات بثلاثة أمتار على الأقل".<sup>(2)</sup>

### 2- نبذة على نشأة الأرصفة الحضرية :

على الرغم من أن الحضارة الرومانية العريقة انبثقت عن مجتمع زراعي غير، إلا أنها وضعت أسس كثير من المظاهر العمرانية الحديثة ولعل الرصيف واحد منها. إذ أنشئت الأرصفة أولاً في روما القديمة في إجراء كانت الغاية منه أن تقوم بدور حاجز أو مساحة فاصلة تفصل الطريق عن الساحات والمباني، لكن ما لبث الرصيف أن أصبح الجزء المفضل لدى المشاة الذين وجدوه آمناً بعيداً عن مسار العربات المجرورة وسيلة النقل الأكثر شيوعاً آنذاك. وتطوّرت هذه المساحة في مرحلة لاحقة، فأصبحت مكاناً يتجمّع فيه الناس من أجل مشاهدة الاستعراضات

التي تُنظَّم بشكل دوري، وكانت هذه الأرصفة تُبَلِّط في الغالب بالحجارة التي ما زالت تستعمل في كثير من الأحياء الأوروبية إلى يومنا هذا. ومن ثمة أصابت عدوى الأرصفة باقي مدن أوروبا.

من بين هذه المدن، العاصمة الفرنسية باريس التي تُعدُّ أيقونة العمارة الأوروبية، وقد اعتنى المهندس "هوسمان" الذي أعاد تصميم المدينة أيّما عناية بشوارعها العريضة وأرصفتها الأنيقة وممراتها اليسيرة، وكان هو من جعل الأرصفة تُبنى في عاصمة الأنوار، لتكون على هيئتها الحالية، ولتجعلها واحدة من التحف المعمارية التي فتنت الشعراء والكُتَّاب والمفكرين، من بين هؤلاء الشاعر شارل بودلير، إضافة إلى المفكّر والتر بنيامين الذي يُعدُّ واحداً من الذين فكَّكوا بنية هذه المدينة واليوم، تستمر العناية بأرصفة العاصمة الفرنسية، وربما أكثر من أي وقت مضى.

**الرصيف عند العرب:** " على مستوى الدول العربية، وعلى الرغم من شهرة العرب بإنشاء أجمل مدن العالم وبراعتهم في البناء والعمارة منذ القديم، ما جعل العمارة العربية والإسلامية تحظى بشهرة كبيرة، ظلَّ الرصيف وافداً حديثاً مقارنة بتاريخ العمارة الإسلامية، لكن ابن خلدون الذي أسهب في الحديث عن العمران والمدن وشروط بنائها، رأى أنه "يجب أن يُراعى في بناء المدينة تأمين وسائل الحماية وجلب المنافع وتسهيل المرافق". ولما كان الرصيف من المرافق التي تسهّل حياة الناس في المدن، فقد انتشر لاحقاً عبر مختلف شوارع المدن العربية والإسلامية، خصوصاً تلك التي استعان بعضها بمهندسين غربيين. ففي مصر مثلاً، أحضر الخديوي إسماعيل المهندس الفرنسي "هوسمان" من أجل تخطيط مدينة الإسماعيلية وتصميم مرافقها حتى إنها لُقِّبت بباريس الصغرى بسبب معمارها وشوارعها وأرصفتها الشبيهة بباريس.

وحالياً، ومع التقدّم الذي عرفه العمران، فإن الأرصفة في المدن العربية عرفت تغييراً كبيراً على مستوى الشكل والتصميم والمواد المستعملة في رصفها وتبليطها. كما أصبحت تُضاف إلى الأرصفة أصص النباتات والأشجار والأضواء لتزيينها،

وأحياناً مجسمات فنية أو كراسي للعموم، بالإضافة إلى إحاطتها بأسيجة حديدية قصيرة على مستوى بعض المقاطع".(1)

### 3-مكونات الرصيف:

"يجب دائماً أن يسبق بناء أو إصلاح رصيف في منطقة معينة تحليل لتقييم التأثيرات المحتملة لكل خاصية من خصائصها طريق المشاة المعاقين. بالإضافة إلى ذلك ، يجب أن تؤخذ في الاعتبار العناصر المختلفة لتعزيز تطوير أرصفة خالية من العوائق.

- ممرات الراجلين الجانبية .
- أماكن عبور الطرق.
- الحواف الجانبية.
- منحدرات الحواف.
- مواقف السيارات.
- مواقف انتظار وسائل النقل الحافلات ، سيارات الأجرة)...
- اشارات المرور واللوحات الارشادية و الاعلانية و الدعائية.
- متطلبات حركة ذوي الاحتياجات الخاصة.
- أحواض الأشجار و الزهور.
- أعمدة الإنارة العمومية "(2).

## 3-1- ممرات الراجلين الجانبية:

"هي المجالات الخاصة لتنتقل الراجلين أي الانتقال من حيز خالي من المركبات (مجال الراجلين) إلى مجال مماثل آخر بعد أن يقطع المجال الميكانيكي الذي يتميز بمحدودية السرعة و تواجد خطر يمكن أن يؤثر سلبا على الراجلين ، و لهذا يبرز دور ممرات الراجلين في قدرتها على ايجاد حل مناسب لذلك فممر الراجلين الجانبي هو المكان المخصص لعبور الراجلين على التقاطعات أو مقاطع الطرق والمحدد بالشواخص أو علامات الطرق الطرق في حال وجود جزيرة وسط ممر الراجلين ، يجب التوقف على الجزيرة والبدء بعبور الجزء الآخر من الممر حسب تعليمات العبور الآمن ويحب مراعاة ذوي الاحتياجات الخاصة"<sup>1</sup>.



صورة (2) : ممر الراجلين



صورة (1): إشارة ممر الراجلين

## 3-2- أماكن عبور الطرق:

"تقع أماكن عبور الطرق عند نقاط التقاء الشوارع وأحيانا في وسط الشوارع حيث يُتوقع حركة راجلين كبيرة .ولتوفير محيط عالي الجودة للراجلين والحفاظ على سلامتهم، يتعين توفير معايير لهم على كافة الشوارع لتتلائم مع خطوط سيرهم المفضلة والوفاء بمقاييس المساحات"<sup>1</sup>.



صورة (3) : ممرات العبور

### 3-3 - الحواف الجانبية و منحدرات الأرصفة:

"تعرف منحدرات الأرصفة أو الميل الطولي للأرصفة بأنه الميل الذي يوازي اتجاه السير ويحسب بقسمة الفارق الرأسى في الارتفاع على المسافة الأفقية المقابلة، مثلا الرصيف الذي يتغير ارتفاعه بمقدار (2م ) في مسافة أفقية ( 50م ) يكون ميله . % 4 أما الحواف الجانبية فيمكن أن تصمم على عدة أشكال ،هذه الأخيرة تتغير بتغير مستعمل الرصيف و المكان الذي صمم فيه هذا الرصيف"<sup>1</sup>.



صورة (4) : الحواف الجانبية و منحدرات الأرصفة

## 3-4 - مواقف السيارات:

"تشكل المواقف الملاصقة للأرصفة عنصرا مهما في تركيب الطريق وسهولة الحركة وتجنب عرقلة السير. كما أن لتنظيم هذا الجانب أهميه قصوى في توفير الراحة لمستخدمي الطريق من سائقي وراكبي المركبات بتوفير مواقف واضحة تكون قريبة من الأماكن المقصودة سواء كانت محلات تجارية أو مكاتب أو مساكن. ويجب تكثيف المواقف في الأماكن التي تزدهم بالحركة مثل الأسواق والمساجد والمستشفيات والمباني الإدارية ومقرات المؤسسات والشركات على أن توفر مواقف خاصة لكل مرفق من هذه المرافق. وتساعد المواقف على جانبي الطريق في تقليل مسافة عبور الراجلين للطريق والتقليل من سرعة المركبات، كما تشكل شريط حماية بين الراجلين وحركة المركبات .

تصنف المواقف المجاورة للأرصفة إلى ثلاث أنواع وهي كالتالي:

## 3-4-1- أنواع المواقف:

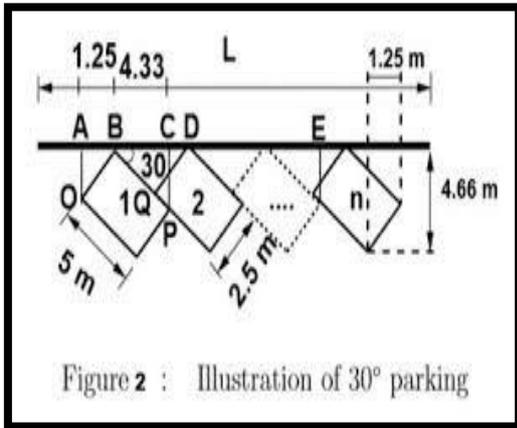
-الموقف الموازي للرصيف: ويتميز بصغر المسافة التي يحتلها من عرض الطريق.

-الموقف المائل بزاوية  $45^\circ$  أو  $60^\circ$ : يستوعب هذا النوع أكبر عدد من السيارات ويوفر سهولة في الدخول والخروج منه، وهو أكثر أمانا لعبور الطريق<sup>1</sup>.

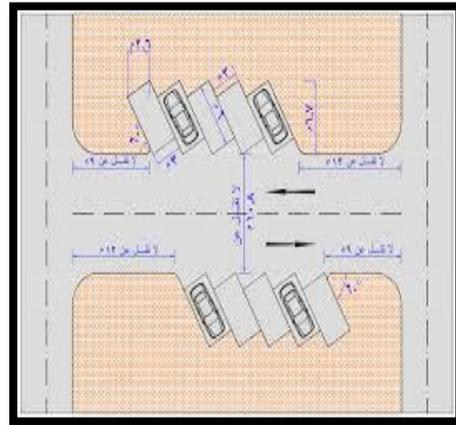
-"الموقف المتعامد على الرصيف بزاوية  $90^\circ$ : يحتل مساحة عرضية واسعة من الطريق ويشكل خطرا على سلامة الراجلين"<sup>1</sup>.  
و من كفاءة و فعالية مواقف السيارات ، لابد لها من توفيرها لبعض الشروط ،  
منها:

## 3-4-2 - شروط يجب توفيرها في مواقف السيارات:

- توفير أماكن كافية لوقوف السيارات على طول الطرق الرئيسية التي يتركز فيها النشاط التجاري والسكني.
- تجهيز الأرصفة بالمنحدرات اللازمة لوصول ذوي الإحتياجات الخاصة بعرض (1,25م) للوصول إلى المواقف.
- استخدام الأشجار في تظليل السيارات وذلك بواقع شجر لكل 4مأكن بالموقف.
- معالجة مباني المواقف المطلة على الطرق بصريا باستخدام التشجير والتغطيات الملائمة وتجهيز المدخل.
- يجب ألا تحجب السيارات المتوقفة رؤية السيارات المتحركة عند التقاطعات وزوايا الطرق.
- ترك مسافة قدرها ط (50سم) بين المساحة المخصصة للمواقف ومسار حركة السيارات.
- يترك مسافة بين حافة الطريق والحد الأمامي للمواقف لاتقل عن ط (6م) في الطرق الثانوية ولا تقل عن ط(10م) في الطرق الرئيسية<sup>(1)</sup>.



صورة (6) : تصميم موقف 30°



صورة (5): موقف 60°

## 3-5 مواقف الحافلات مواقف النقل الجماعي:

"يعتبر تحديد أماكن مواقف الحافلات من أهم أولويات مخططي النقل الجماعي لوضعها في أماكن الجذب المروري والتجمعات السكانية وأماكن انطلاق ووصول رحلات الراجلين. ويتم تحديد أماكن مواقف الحافلات بمعدل 3 محطات في الكيلومتر الواحد في المناطق السكنية. ويجب على المصمم أن ينسق مع مخططي النقل فيما إذا كان الطريق سيستخدم كمحور لحركة النقل الجماعي حتى يؤخذ بعين الاعتبار أماكن توزيع محطات توقف الحافلات أثناء تصميم الأرصفة بحيث توضع في أماكن متتالية تفصل بينها مسافات تؤمن وصول مناسب للمستخدمين. وبذلك يتم تصميم أماكن التوقف دون أن تسبب إعاقة وتوقف لحركة المرور في الطريق خلف مركبات النقل العام .

وتصمم تلك المواقف على شكل جيوب داخل الرصيف خصوصا على الطرق الرئيسية لتحتوي الحافلات أثناء التوقف وتكون بعرض 5, 3م وطول 30م مع طول انتقالي 20م قبل وبعد الموقف ، ويفضل إنشاء مظلة على الرصيف لوقاية الركاب أثناء الانتظار مع مراعاة ألا تعيق هذه المظلات حركة الراجلين. ويتم تزويد المظلات بمقاعد مريحة لجلوس الركاب والمسنين وسلال النفايات وإضاءة ليلية" (1).



صورة (7): صورة طولية لموقف الحافلة صورة (8) : صورة عرضية لموقف الحافلة

### 3-6 - اشارات المرور واللوحات الإرشادية و الاعلانية و الدعائية:

إشارة المرور أو الإشارة الضوئية هي أجهزة إشارة توضع في تقاطعات الطرق أو أماكن عبور الراجلين لتنظيم حركة السير وللسيطرة على تدفق حركة المرور بشكل آمن باستخدام أضواء ملونة تبعا لنظام متفق عليه عالميا. توجد الإشارة الضوئية في مدن كثيرة في العالم. تقريبا تضيء جميع الإشارات الضوئية بلونين رئيسيين، الضوء الأحمر ويعني التوقف والأخضر ويعني السماح بالعبور. غالبا ما يمزج اللون الأحمر بالبرتقالي والأخضر بالأزرق لتسهيل تمييزها من المصابين بعمى الألوان الذين لا يستطيعون التفريق بين اللونين الأحمر والأخضر. في الصين كانت هناك محاولات فاشلة لتغيير معنى اللون الأحمر إلى السماح بدل من التوقف في أمناء الثورة الثقافية .

### 3-6-1 اللوحات الإرشادية:

"اللوحات الإرشادية أو لافتات الشوارع لها الكثير من الأهمية بالنسبة لقائد المركبة أو للسائحين أو القادمين لزيارة ، أو الذهاب لأي مركز تجاري مثلا ، منها ما يكون لوحات إرشادية للأماكن السياحية، أو للتنبيه عن وجود صيانة للطرق، أو تحذيرية بعدم المرور من هذا الشارع. لكن الدور الأهم الذي تلعبه تلك الإشارات أنها تقدم خدمة مجانية اختصارا للوقت والجهد، بحيث تعتبر مثل الدليل الإرشادي"<sup>1</sup>.

### 3-6-2 اللوحات الاعلانية و الدعائية:

"يقصد باللافتة أو الإعلان أية لوحة أو مكان ، أو وسيلة إعلان لتوضيح الإعلان عليها سواء بالكتابة أو بالنقش أو بالأحرف أو الرسم ، أو تكون جزء من منشأة أو متصلة به أو منقوشة عليه، أو في أي صورة أخرى من صور العرض على المباني والمنشآت وقصد بها الإعلان أولفت الانتباه"<sup>1</sup> .

### 3-7- متطلبات حركة ذوي الاحتياجات الخاصة:

"إن الأرصفة لا تصمم من أجل حركة الراجلين العاديين فحسب وإنما هناك مستخدمى الطريق الآخرين ينبغي أن يأخذ التصميم بالاعتبار خصائصهم كي يضمن تتقلهم بيسر وأمان. وتبرز أهمية الراجلين كونهم يمثلون أهم وحدات التنقل على الرصيف ما يجعل الأمان لها أهم أولويات التصميم والتشغيل للرصيف. وإن كانت الحاجة تبدو ملحة لحماية الراجلين فكيف لأصحاب الإعاقة، فهذه الفئة تحتاج أقصى اهتمام ما يكفل لها استخدام الطريق على نحو آمن.

والإعاقة عموماً يمكن تصنيفها إلى ملائمة أقسام:

- إعاقة حركية: الأغلبية ممثلة في مستخدمى كرسي العجلات كالمقاعد المتحركة.
  - إعاقة حسية: النظر والسمع .
  - إعاقة ذهنية: بطء في معالجة المعلومات<sup>1</sup> .
- ومن ناحية هندسية في معوقات ذوي الحاجات الخاصة على الطرق يمكن حصر أهمها في الآتي:
- درجات السلم .
  - جزر التقسيم والجزر الوسطية.
  - الانتشار العشوائي لأعمدة الخدمات أو التشجير على الأرصفة .

### 3-7-1- المعايير والاشتراطات الفنية للمعوقين :

"يحتاج المعوقين إلى معايير خاصة في تصميم الأرصفة لتأمين حركتهم بسهولة وأمان. وجميع هذه المعايير الخاصة تفيد المشاة العاديين والمعوقين وذلك إذا نظرنا للفرق في الطاقة الجسمية التي يمتلكها المشاة عاديين والمعوقين. إذ أن الطاقة التي يحتاجها مستخدمى الكراسي المتحركة لدفع الكرسي لمسافة معينة تفوق بنسبة الطاقة التي يبذلها الشخص العادي لقطع ذات المسافة، ومستخدمى الأرجل الصناعية والعكازات (العصا) يحتاجون إلى ( طاقة إضافية لقطع

المسافة نفسها. لذلك يجب إزالة كافة العوائق من المسارات المخصصة للمعوقين على الطرق من أجل التقليل من تلك المفارقات في الطاقة والمسافة المقطوعة يحتاج المعاق لأدوات خاصة تساعد على التقليل من الآثار المترتبة على إعاقة ليتمكن من الوصول بصورة مريحة وآمنة للمكان الذي يريده، وتتمثل هذه الأدوات في العكازات والسنادات والكراسي المتحركة. وهذه الأدوات تحتاج لمساحات معينة لتسمح بالحركة المناسبة حيث يتم تصميم الأرصفة والممرات والمعايير وما إلى ذلك بمراعاة تلك الأبعاد لابد من توفير التسهيلات التي تستند على إستراتيجيات تراعى فيها الأبعاد الاجتماعية والفنية لتطوير تأهيل البيئة العمرانية لتناسب احتياجات المعوقين) بغض النظر عن نوعية الإعاقة التي يعاني منها المعاق) وذلك من خلال التعليمات والمتطلبات الهندسية المطلوب الالتزام لإزالة العوائق التي تحول دون اندماجهم في المجتمع ، ومن تلك المتطلبات توفير ما يلي:

- 1\* عرض الأرصفة الكافي لمرور الكراسي المتحركة والدوران للخلف.
- 2\* منحدرات للأرصفة عند التقاطعات ومعايير المشاة لتمكين المعاق من الانتقال من رصيف إلى آخر دون وجود أية حواجز أو موانع.
- 3\* مواقف خاصة بالمعوقين ذات أبعاد قياسية وقريبة من المداخل والمخارج وتزويدها بالرمز الخاصة بالمعوقين.
- 4\* ممرات خالية من العوائق والبروزات والدرجات التي تعيق حركة المعوقين وذات أرضية خشنة بدرجة مناسبة لمنع الانزلاق وذات سطح لا يسبب إهتزاز العربات حسب المواصفات الخاصة.
- 5\* إشارات ضوئية خاصة يراعى فيها متطلبات المعوقين بصرياً.
- 6\* حواجز تثبت على المنحدرات ذات الميل الكبيرة.
- 7\* تزويد محطات النقل العام بوسائل خاصة بالمعوقين<sup>(1)</sup>.

## 3-7-2- متطلبات ممرات الأرصفة للمعوقين

" يجب ألا يقل عرض ممرات الأرصفة عن 1.8 م. يجب أن لا يتعدى الميلان العرضي للرصيف %2.

- يجب وضع أعمدة الإضاءة وأحواض التشجير بصورة لا تعيق حركة المعاقين وتبقي على عرض كافي لعبور الكراسي المتحركة .

- يفضل تزويد الممرات والأرصفة بأماكن مناسبة لاستراحة المعوقين مزودة بخدمات أساسية.

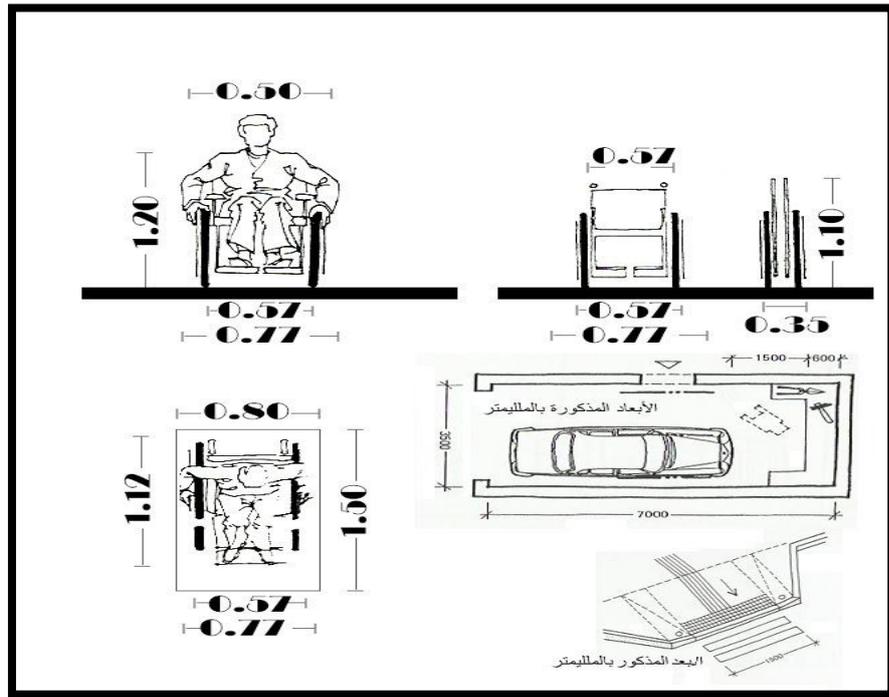
- يفضل عمل مسارات خاصة بالمعوقين تقلل من تداخلهم مع المشاة في الأماكن المزدهمة.

- يجب مراعاة تصميم الممرات والأرصفة بحيث تكون بعيدة عن الحوائط الخارجية للمباني والأسوار بصورة كافية لمنع اصطدام المعاق بأي بروزات حادة أو أجهزة بارزة. كما يجب إزالة أي عوائق قد تؤدي لتضييق الرصيف.

- عدم وضع أغطية الصرف للتمديدات في أرضيات الممرات والأرصفة قدر الإمكان، وفي حالة الضرورة لذلك يجب مراعاة تصميم أغطية فتحات

الصرف الصحي أو الخدمات الأخرى التي يلزم وضعها في الأرصفة والممرات بحيث تسمح بحركة الكراسي المتحركة أو غيرها من أدوات مساعدة المعوقين بصورة العجلة أو سقوط عصا المعاق في داخلها ويجب ألا يزيد عرض فتحات الأغطية عن 20م وأن تكون عمودية على اتجاه الحركة.

- يجب مراعاة اشتراطات تركيب اللوحات والعلامات الإرشادية الموجودة بالأرصفة بحيث تكون بارتفاعات لا تقل عن 2.1 م لتسمح بمرور ذوي الإعاقة البصرية ولا تكون مرتفعة بدرجة<sup>(1)</sup>.



صورة (9): مقاييس الكرسي المتحرك

رقم	العنصر	عرض	طول	ارتفاع	ملاحظات
1	الكرسي المتحرك	0.65	1.07	0.92	
2	الكرسي المتحرك بالمستخدم	0.80	1.50	1.42	
3	موقف انتظار السيارة المجهزة للمستخدم	4.50	7.00	-	يضاف 1.00 متر على المعيار الأصلية
4	ممر مشاة خارجي	1.50	-	-	
5	ممر داخلي يسمح بمرور مقعدين	1.80	-	-	
6	ممر داخلي يسمح بمرور مقعدين أحد جانبيه حائط	2.00	-	-	
7	منحدر من منسوب الرصيف لمنسوب الشارع	1.50	-	-	يكون على امتداد علامات المرور على الأرضية
8	منحدر بجانب سلم	0.90	-	-	
9	كابينة المراحيض	1.00	2.00	-	باعتبار الباب يفتح لجهة الخارج

كافة الأبعاد المذكورة بالمتر الطولي

صورة (10) : مقاييس لذوي الاحتياجات الخاصة

## 3-8 - أثاث الطريق:

"يعد بعض أثاث الطريق مثل المظلات والمقاعد تعد أكبر مشكلة أمام الراجلين المعاقين، فسلامة فاقد البصر من الراجلين على سبيل المثال فإن أثاث الطريق يجب أن يكون خارج مساره قدر الإمكان ، وهناك إرشادات يمكن من خلالها تقليل تأثير أثاث الطريق على حركة هذه الفئة من الراجلين نلخصها في الآتي:

- في المسار المنحني يجب ألا يقل ارتفاع الأثاث عن 1.3م.
- أي جسم معلق على جدار ينبغي ألا يزيد نتوءه عن 10سم.
- أي نتوء أو بروز لجسم على مسار الراجلين يجب ألا يقلل من عرض المسار الخالي عن 90سم حتى لا يصطدم به الراجلين من كفيفي البصر<sup>(1)</sup>.

## 3-9 - السلالم:

بقدر الإمكان على المهندس تقادي إنشاء درجات سلم لصعود الأرصفة وإذا أضر إلى ذلك فإنه ينبغي أن يترافق مع مسار خاص بذوي الاحتياجات الخاص، وقد تضاف أحيانا مصاعد في مبان مجاورة للطريق لتستخدمها هذه الفئة.

## 3-10 - المواقف : ليس من المعقول عدم الأخذ بعين الاعتبار نصيب ذوي

الاحتياجات الخاصة من المواقف للمركبات المخصصة لهم ، هذ الأخيرة التي تتميز بصفات هندسية تؤمر على شكل المواقف من عديد النواحي ، يمكن أن نلخصها فيما يلي:

عرض الموقف الذي تأمر بشكل مباشر بعرض باب المركبات الحاملة للكرسي المتحرك حيث يتطلب عرض لا يقل عن 4م، بالإضافة لبعده المواقف الجانبية على الشوارع ب 1,5م لعملية التحميل والتنزيل من أساسيات تصميم الأرصفة والطرق وجود ما يعرف بالميل هذا الذي يكون بنسبة معينة تسمح بتصريف المياه ، ومن ناحية ذوي الاحتياجات الخاصة لا يجب ان يتعدى هذا الميل % 2 لكي لا يؤثر سلبيا على حركتهم<sup>1</sup> .

## 3-11- أحواض الأشجار و الزهور:

"تشكل الأشجار و أحواض الأزهار عنصرا رئيسا في الأحياء و الأرصفة وتوفر الاستمرارية البصرية في الطرق .كما تؤكد الأشجار والنباتات على الاختلاف والتباين بين أجزاء المدينة وتساعد على التعرف على الطرق المختلفة، وتوفر ربط طبيعي بيئي للفراغات المفتوحة، وتساعد على تخفيف نسبة التلوث وكسر حدة الضوء"<sup>(1)</sup>.

و يكون تشجير الأرصفة على عدة اشكال وهي:

## التشجير على جانبي الشارع و الأرصفة:

"و يجب أخذ بعض القواعد في عين الاعتبار في زراعة الأرصفة ما يلي:

- أن تكون النباتات المزروعة في الشوارع من الأنواع التي تتحمل الظروف البيئية للمنطقة ومقاومة للإصابة بالأمراض والآفات الحشرية وعوامل التلوث البيئي.
- تحدد المسافة بين كل شجرة و أخرى بين 5 و 8م داخل المدن أما في الطرق السريعة تكون بين 10 و 12م من ضوابط الرصيف الجيد أن لا يقل عرضه عن 3م ليؤدي وظيفته الأساسية و هي تنقل الراجلين بكل راحة ، و هذا العرض الذي يؤمر و يتأمر بنوعية التشجير المستعمل و الذي يجب أن يختار بدقة من حيث الشكل و نوع النبات و طبيعة العناية الدورية لهذه النباتات.
- يجب أن تتلاءم طبيعة نمو النباتات وحجمها مع عرض الشارع وشكله الهندسي و الوظيفي ، بالإضافة الى معرفة كل ما يحيط بالرصيف بحيث لا تكون أغصان الأشجار معرضة للتشابك مع الأسلاك وغيرها ولذا تختار النباتات بعناية و تكون مدروسة دراسة مستقبلية لنموها ، وفي حالة الشوارع الكثيرة الأسلاك تختار الأشجار القصيرة و التي يمكن تقليمها وتشكيلها بسهولة.
- زراعة كل رصيف بنوع واحد من النباتات يساعد بشكل كبير عمليات الصيانة و التنظيف و الحماية"<sup>1</sup>.

- من أساسيات تصميم تشجير الرصيف أن تخصص لأحواض الأشجار الأبعد التالية :

ط 1,5 × 1,5 × 1,5 م ) و ان يكون البعد بين كل شجرة و أخرى من 5 الى 8م.

- لا يجب ان يؤمر حوض الأشجار على حركية الراجلين و أن يكون عامل سلبي ،  
بالإضافة الى حماية أترية الأحواض من الانتقال الى سطح الرصيف.
- ضرورة مراعاة توزيع النباتات واللوحات الدعائية والتجارية على الأرصفة بحيث تكون في وضع يمنع التداخل فيما بينهما.
- يراعى أن تكون الأشجار المزروعة على جانبي الطرق ذات نمو خضري محدود وذلك حتى لا تمتد فروعها إلى المباني المجاورة أو المارة في الطرق ويفضل زراعة أشجار صغيرة مزهرة محدودة النمو. وتجنب زراعة الأشجار في الأرصفة المخصصة لراجلين في الشوارع.
- عدم زراعة الأشجار الشوكية على الأرصفة الجانبية ، لأنها تشكل خطر على الراجلين خاصة الأطفال صغار السن.
- تجنب زراعة الأشجار المثمرة على الأرصفة الجانبية لأنها تتلوث بالغبار وغاز ماني أكسيد الكربون هذا بالإضافة لتساقط الثمار وتشويه منظرها وتعرضها للعبث من المارة.
- علما بأن الهدف الأساسي من زراعة الأشجار في الشوارع هو الناحية الجمالية التنسيقية بالإضافة إلى الأهمية البيئية . وهذا للإبتعاد الكلي عن تلوث و ترك عملية التشجير لهدف تجميل الأرصفة "1 .

#### أوعية النباتات و الأزهار:

"لا يمكن لكل الأرصفة ان تتمتع بالأبعاد المثالية والتي تسمح بالتشجير و دمج المساحات الخضراء كبيرة الابعاد معها ، الا أنه هناك أرصفة ضيقة لا

تسمح بذلك لذا يمكن لمسير المساحات الخضراء أن يضيف الجانب الجمالي المتمثل بتزهير المساحات الضيقة لإضفاء الجانب الجمالي للزهور و النباتات ، بالإضافة للأوعية التي يمكن ان تصنع بأجمل المواد كالفخار و الخشب و الزجاج " (1).



صورة (11): اوعية الاوهار و النباتات صورة (12): التشجير جانبي الشارع و الارصفة

### -3-12 إنارة الأرصفة:

"يبقى السبب الاول لاستعمال الإنارة هو الامن ، فبدون هذا الاخير يصبح التنقل في الشوارع أصعب ، بالإضافة الى العامل الايجابي الذي تضيفه الانارة من إظهار جمالية الأماكن المجاورة ، و إعطاء نكهة جميلة أثناء التجول.

لتصميم أجهزة الانارة أساسيات و خصوصيات مختلفة يجب أن تراعى من جانب شكلي و وظيفي الى الجانب التقني و منها ما يلي:

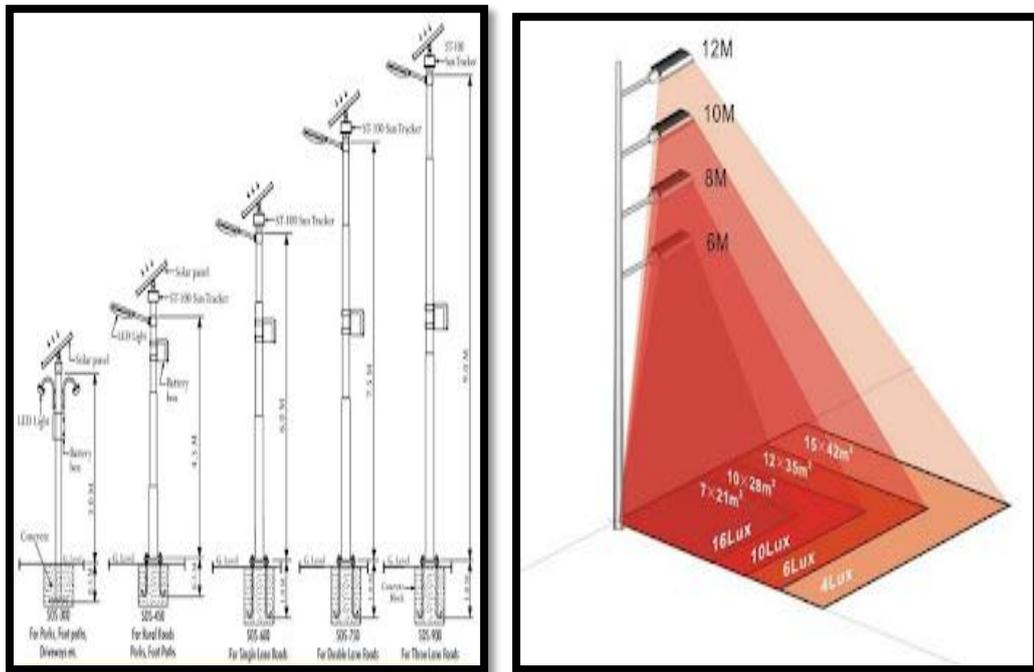
- من ضوابط تصميم إضاءة ممرات الراجلين أن تكون بارتفاع أقل من 2م و أن تتجنب الأضواء الفاقعة و لكن تكون جذابة للإنتباه.

- يجب أن يقدم مستوى الإضاءة للراجلين طبيعي البصر القدرة على التعرف على وجوه الأشخاص من مسافة ( 5,12م) لتوفير عامل الأمان " 1 .

- يجب أن تسلط وحدات الإضاءة الخاصة بالمباني على المباني نفسها أو على الأرض المجاورة لها مباشرة وألا يتعدى نطاق الضوء حافة المبنى العلوية (1).

تدرج أعمدة الإنارة في إرتفاعاتها وتباعدها عن بعضها البعض وفقاً لعرض الشارع الذي سيركب فيه نظام الإنارة. فنجد أن الشوارع تتعدد من جهة قياس عرضها ومن جهة إرتفاع العمود فيها وفق القيم التالية:

صورة 14/13 : إرتفاع وتباعد العمود حسب عرض الشارع



- من 4 إلى 7 متر يكون إرتفاع العمود من 4 إلى 5 متر
- من 6 إلى 8 متر يكون إرتفاع العمود من 5 إلى 6 متر
- من 8 إلى 10 متر يكون إرتفاع العمود من 6 إلى 7 متر
- من 10 إلى 12 متر يكون إرتفاع العمود من 6 إلى 7 متر
- من 12 إلى 14 متر يكون إرتفاع العمود من 7 إلى 8 متر
- من 14 إلى 15 متر يكون إرتفاع العمود من 8 إلى 10 متر
- من 16 إلى 18 متر يكون إرتفاع العمود من 9 إلى 10 متر
- من 18 إلى 19 متر يكون إرتفاع العمود من 10 إلى 12 متر
- من 20 إلى 21 متر يكون إرتفاع العمود من 10 إلى 12 متر
- من 22 إلى 23 متر يكون إرتفاع العمود من 11 إلى 12 متر
- من 24 إلى 25 متر يكون إرتفاع العمود من 11 إلى 13 متر
- من 25 إلى 27 متر يكون إرتفاع العمود من 12 إلى 13 متر
- من 28 إلى 30 متر يكون إرتفاع العمود من 13 إلى 15 متر<sup>(1)</sup>.

### 3-13 مظلات الحماية:

"بحكم الظروف الطبيعية و المناخية الصعبة في بعض المناطق ، أصبح من الصعب ان تقوم بعملية التوقف او الانتظار بدون أ تتأثر بحرارة و أشعة الشمس ، أو بغزارة الامطار و الرياح لذا يمكن ان تصمم مظلات الحماية اساسا لعملية الحماية المؤقتة و الانتقالية للراجلين و يكون شكلها عبارة عن سقف علوي فوق سطح الرصيف تحمله دعائم مصنوع من مختلف المواد كالألومنيوم او الخشب او حتى الخرسانة " <sup>2</sup>.

## 4 - أبعاد الرصيف والوظائف الحضرية:

" 1-4 الجانب الهندسي : يجب أن يفي تصميم أرصفة الراجلين بعدة معايير هندسية من أهمها:

- أن يكون التصميم غير معقد و أن يكون تصميم واضح.  
- تجنب المواد القابلة للانزلاق في إنشاء سطح الرصيف و الاعتماد على الأسطح الخشنة.

- احترام الأبعاد للتشجيع على المشي و محاولة فصل الرصيف عن الطريق لتوفير عامل الأمان.

- أماكن التجول و التنزه يجب أن تكون مصاحبة بمسارات للراجلين للاحساس بالراحة

- يختلف تصميم كل رصيف عن الآخر بحكم موقعه بالمدينة.

- يجب أن يكون الرصيف متناسق مع ما حوله من المباني لتوفير جانب الجمالية و توفير

أحسن لوظيفته الرئيسية و هي التنقل.

- لا يمكن للرصيف أن يكون مساحة اسمنتية ممتدة لذا يجب ادخال بعض الحيوية عن

طريق التشجير و المساحات الخضراء و الزهور.

- توفير سهولة التنقل و الوصولية و الانتقال بين رصيف الى اخر بدون شعور الراجلين بذلك<sup>1</sup> .

## 4-2 الجانب التقني:

تؤثر خصائص أرصفة الراجلين بصورة مباشرة على استخدامها، وتشتمل هذه الخصائص على:

## 4-2-1 عرض الأرصفة:

تتغير خصائص عناصر تصميم الأرصفة وذلك حسب عرض الطريق في المنطقة الواحدة وكذلك حسب طبيعة المنطقة.

### 5- تسيير و كيفية تصميم الأرصفة :

وأحد أهم ركائز الرؤية وهي مجتمع حيوي، فقد تم وضع أولويات دليل تصميم الشوارع تماشيا الحضرية على النحو التالي :

1- المشاة يجب أن تكون جميع الشوارع آمنة ومريحة للمشاة من جميع الفئات العمرية وبمختلف القدرات الجسدية.

2 . مستخدمو وسائل النقل العام إن مستخدمي وسائل النقل العام هم من بين المستخدمين الأكثر فاعلية لمساحة الشارع. وتتضمن هذه الوسائل المترو، والقطارات الخفيفة، والحافلات بمختلف أنواعها<sup>(1)</sup>.

3 . راكبو الدراجات الهوائية إن سائقي الدراجات الهوائية هم من أكثر المستخدمين المعرضين للحوادث المرورية، ويجب مراعاة سلامتهم أثناء التصميم. كما أنهم يعتبرون من بين المستخدمين الأكثر فاعلية لمساحة الشارع

4. المركبات إن استيعاب الحركة المرورية للمركبات هو بغاية الأهمية لتحقيق استمرارية النمو لمدينة. ولكن فيما يخص الطاقة الاستيعابية لحركة

المرور في الشوارع الحضرية، يجب أن تتضمن خيارات للتنقل

بدون قيادة بنفس القدر من الجاذبية لخيارات استخدام السيارات الخاصة، وتؤكد أولويات التصميم التي ينص عليها الدليل أهمية توفير بيئة آمنة للمشاة راكبي كونهم الأكثر عرضة للصابية بمخاطر الطرق في الماكن الحضرية، ومن ثم تحفيزهم الدراجات الهوائية، وذلك نظرا على ممارسة المشي والعمل على الارتفاع بمستويات الصحة العامة وتحقيق الاستدامة المنشودة.

### الصيانة و المراقبة من الإدارة المسؤولة :

"يمثل برنامج الصيانة الجيدة للأرصفة أهمية بالغة في تمكين الشوارع من القيام بوظائفها على أكمل وجه، وبالنسبة لتصميم شوارع المدن ، فإن عناصر

تصميم وصيانة الشوارع تعد محاور رئيسة في هذه العملية وهي كالتالي:<sup>1</sup>

- 1- معالجة السطح لضمان الحفاظ على سطح أفقي مستو وغير معطل، بحيث يكون ذلك السطح في حالة تشغيلية آمنة لجميع المستخدمين وفي جميع الاوقات. وينطبق هذا الممرات على الاسطح المرصوفة في أماكن المشاة ومسارات الدراجات الهوائية ومناطق النقل العام وطرق السير.
- 2- تصميم المساحات الخضراء مع عدم إهمال توفير برامج للصيانة الدورية لتقليم الأشجار وتهذيبها تستمر مع القيام بصورة دورية لضمان عدم إعاقة أوراق الشجر لخطوط الرؤية والانارة، وضمان خلوها من المخلفات والقمامة .
- 3- توفير قنوات لتصريف مياه المطار من أجل تقليل مستوى الانسداد داخل شبكات صرف المياه السطحية.
- 4- وضع المرافق القائمة والجديدة والتأكد من عودة جميع العناصر المعطلة في الشارع إلى جودتها الصلبة بحيث لا يقلل وجودها من مساحة المكان العام، ولا تحجب خطوط الرؤية الخاصة بالمشاة والمركبات، كما لا تتسبب في عرقلة الممرات .
- 5- صيانة تجهيزات وأثاث الشارع بشكل جيد .
6. إزالة الاتربة المتجمعة عند الانجرافات العمودية في سطح الشارع مثل: منصات الارصفة على حافة طرق السير وعند مصارف مياه المطار.
- 7- وضع الشارات المؤقتة وسيارات الحماية التي لا تحجب الرؤية أوتعوق ممرات المشاة . يجب أن تراعي تصاميم الارصفة معايير الجودة والعمر الافتراضي لمواد البناء، الامر الذي يسهل من عملية صيانتها<sup>(1)</sup>.

## الاطار التشريعي للرصيف في الجزائر:

"الرصيف هو فضاء يحتمي به الراجلون من الأخطار التي قد يتعرضون لها في حال استخدامهم للطرقات وبالتالي الاحتماء من الأذى الذي قد تتسبب فيه العربات ووسائل النقل المختلفة. إلا أن الأمر ليس بهذه البساطة فهو مختلف تماما عن رؤية هذه الشرائح الاجتماعية لأنه ينطوي على نوع من التعقيد، وقد يرجع هذا إلى سببين مهمين يتعلق الأول بحجم ما يستوعبه الرصيف من نشاطات وفعاليات تجري إما فوقه أو حتى أسفله، أما الأمر الثاني فهو على قدر من الارتباط مع الكم الكبير من التناقضات التي يمكن أن ينطوي عليها الرصيف.

لا يرتبط الرصيف فقط الأفراد العاديين الذين يسرون عليه، فهو يرتبط أيضا الأشخاص المعنويين

وبمجموعة من المؤسسات والهيئات الرسمية، إضافة لارتباطه بمكم من التشريعات والقوانين التي تتحكم فيه وتسعى إلى تقنينه وضبط المخالفات التي تلحق بمن يعيق المارة. و يمكن من خلاله التحكم في مختلف السلوكيات التي يجب نقاشها التي يرتبط بتسييرها الرصيف في المدينة الجزائرية يظطرنا للوقوف عندها على غرار التنظيمات أو الأجهزة البيروقراطية التي لها علاقة بهذا الجانب، فعلى الأقل يمكن للبلدية كما الولاية أن تكون طرفا هاما في تسييره والإشراف عليه. لكن الأمر لا يتوقف عندهما فقط بل هناك تنظيمات أخرى لها علاقة الموضوع على غرار مؤسسات الكهرباء والغاز إضافة إلى مؤسسات المياه .

التي لها هي الأخرى صلة قوية مع الموضوع من خلال الأشغال المتعددة التي قد تزاولها على الرصيف. وغير بعيد على هذا هناك تنظيمات أخرى على علاقة الموضوع وهذه التنظيمات تمثل أحد أوجه التطور الحضاري ونقصد بذلك مؤسسات الإشهار التي أصبحت تقطع لنفسها هي الأخرى مساحات على الرصيف يتم استغلالها في الترويج لمنتجاتها

- المختلفة، بل وتعدى الأمر حتى للخواص والأفراد في نشاطات متنوعة من استغلالها أجل مزاولة نشاطهم في إطار غير رسمي متحدين غياب الرقابة التي يفترض أن تقوم المصالح المختصة على غرار المؤسسات الأمنية.
1. يرتبط تسيير الرصيف في المدينة الجزائرية على الاطار القانوني والتشريعي حيث ان المشرع الجزائري في هذا الجانب سجل حضورا قويا للمشاورات على الأقل يبرز الأمر في شكل تعليمات تحمل معها الجوانب التأديبية والعقوبات المرتبطة بمخالفة النصوص والتشريعات المعمول بها، والتالي فإن للمصالح المختصة لاسيما المؤسسات التي تعمل على تطبيق القانون دور ضمن التنظيمات التي يمكن أن تكون لها علاقة الاطار التسييري للرصيف<sup>(1)</sup>.
- الرصيف في المدينة الجزائرية على الرغم من أنه كان له حضورا في بعض الدراسات - التي اهتمت به في الجانب الجمالي أو حتى حقل الدراسات التي في القطاع الحضري غير الرسمي. إلا أنه لم يحض بالدراسات المناسبة التي تهتم بإدارته بصورة مباشرة،
2. -هناك نوع من التداخل بين التنظيمات المختلفة التي لها علاقة بالرصيف في المدينة الجزائرية الأمر الذي زاد من حدة السجال بين هذه التنظيمات والذي تحول في مناسبات عدة إلى تبادل التهم بينها حيث كل طرف مجموعة من التهم للطرف الاخر ويتهمه بالتقصير في هذا الجانب، وهو ما جعل بعض الأرصفة كالقبور عشوائية متناثرة.
- حجم الاعتمادات المالية التي يتم رصدها لإعادة تهيئة الأرصفة اصبحت شبيهة بالعلب السوداء والتي في العادة يجري البحث في شأنها دون الحصول على إجابات كافية للمبررات التي تجعل الفاتورة مرتفعة في الكثير من الأحيان، وأحيانا تزيد حدة الغموض لما يتم استبدال أو اعادة تهيئة ارسفة لا تحتاج إلى أي نوع من الترميم.
- موضوع التناقضات المتعددة التي يمكن الوقوف عليها حينما يطرح

تسيير الرصيف في المدينة الجزائرية، فرغم تعدد التنظيمات التي لها علاقة مع الموضوع الا أن هناك حلقة مفقودة بين هذه التنظيمات حيث يغيب التنسيق بينها في الكثير من الأحيان الأمر الذي ينعكس بصورة سلبية على وضعية الأرصفة، الأمر الذي يجعلها تفتقر للجانب الجمالي في الكثير من الأحيان.

-الدور الاقتصادي للرصيف والذي يتزايد فيكل مرة حيث زاد دوره خصوصا في ظل توسع وزيادة نمو القطاع غير الرسمي بفعل الازمة الاقتصادية، حيث اصبح الرصيف فضاء لممارسة الكثير من النشاطات الاقتصادية لاسيما في ظل السكوت الرسمي للسلطات في اطار ما يعرف بشراء السلم الاجتماعي والتقليل من حدة الرقابة من قبل المصالح المختصة.

3- الإطار التشريعي للرصيف في المدينة الجزائرية:

لقد ظل الاهتمام بالمدينة في الجزائر بكل ما تحويه من الناحية الإدارية والتشريعية مرتبطا باستمرار بجماعتين اقليميتين وهما الولاية والبلدية وذلك في الفترة السابقة عن العام 2006 ولكن بعد هذه الفترة وتحديدا من خلال صدور القانون التوجيهي للمدينة في عام 2006 والذي جاء بهدف تكريس نظام قانوني خاص بالمدينة كون أن هذا المفهوم (المدينة) كان غائبا عن النصوص ذات الصلة بالتنظيم الاداري.

لقد كان يشار إلى هذا المفهوم في العادة بالتجمعات السكنية أحياء أو الحضرية الكبرى أحياء أخرى، يحدث هذا على الرغم من استحداث مديرية تابعة لوزارة تهيئة الاقليم والبيئة أطلق عليها اسم: "مديرية ترقية المدينة"، وهذا في الفترة السابقة لهذه المرحلة أي في العام 2001 وهو ما تجسد في المرسوم التنفيذي رقم 09-01 في المؤرخ 12 شوال 1421 الموافق لـ 7 جانفي<sup>(1)</sup>.

"ليس بعيدا عن المدينة وما يرتبط بها من قضايا يمكن تسليط الضوء على حيز هام منها ويتعلق الأمر بالرصيف الذي تنتشر حوله جملة من الظواهر التي قد تبدو عادية لغير المختص. ولكن الأمر قد يكون مختلفا تماما لدى الباحثين الذين يحاولون الإحاطة بمختلف ما يرتبط به من قضايا وظواهر قد تختلف في منطور التداول بين التخصصات العلمية المختلفة فكل لون علمي يحاول التطرق للموضوع من زاوية رؤيته وفي الاطار الذي يراه مناسباً للتحليل. هذا ويرتبط الاهتمام بالرصيف بجوانب قانونية وأخرى اقتصادية تحاول تفسيره من منطلق موضوع الدراسة في كل تخصص علمي ، فالجانب القانوني كذا يركز على مختلف التشريعات والقوانين وأوامر القانونية الصادرة عن مختلف الهيئات والسلطات المخولة بذلك لأجل ضبط الامور التي تتعلق به تحديد العقوبات التي تنجر جزاء مخالفة هذه التشريعات ، في الوقت الذي يختص الجانب الاقتصادي بالظاهرة المادية وبالتالي تسليط الضوء على مختلف الفعاليات والأنشطة ذات الطابع الاقتصادي التي يمكن أن تمارس على الرصيف.

يفرز موضوع الرصيف في جانبه القانوني جملة من القوانين والقرارات التي ترتبط هذا الجانب ، ويبرز

تداخل بين الكثير من الهيئات التي لها علاقة بالموضوع ، وتحدد بناء على ذلك العقوبات التي تنجر عن مخالفة التشريع المعمول به. فهناك العديد من القطاعات التي لها علاقة بالرصيف على غرار قطاع الجماعات المحلية وقطاع التجارة وقطاع البيئة، إلى جانب قطاع الأمن الوطني مجسدا في الشرطة العامة وشرطة العمران التي تضطلع بالسهرة على تطبيق النصوص والتشريعات ذات الصلة كل في نطاق اختصاصه واهتمامه.

وقبل الخوض في الجانب القانوني وجب التنويه إلى أيضا إلى أن هناك جوانب تنظيمية لا ترقى إلى

مصاف قانون بل فرضتها الحاجة فقط وهو ما يمكن التدليل عليه في ما تقوم به البلدية كمرفق التي يمكن لها تحديد حجم الرصيف من ناحية الطول والعرض لا لاعتبارات قانونية ولكن لاعتبارات تنظيمية يتحكم فيه المشروع المراد اقامته، إلى جانب اهمية الموقع في حد ذاته، فالمواقع ذات الطابع التجاري تتطلب فضاءات أوسع أن يكون الرصيف واسعا ليتسع اعداد المواطنين الذين يقومون بالتسوق، في الوقت الذي لا تتطلب فيه الاحياء العادية أو المخصصة للسكن فقط نفس الحجم السابق. كما أنه ولأجل تنظيم عمليات ركن المركبات والسيارات بغية تقادي عرقله حركة السير فإن عملية الركن إلى جانب الرصيف أيضا تخضع هي الأخرى لاعتبارات تنظيمية.

وفي نفس السياق فإن البلدية تحمل على عاتقها مختلف عمليات الصيانة والتجديد للأرصفة الواقعة في نطاقها وذلك ليس في اطار قانون يلزمها على ذلك بل انطلاقا من الحاجة إلى ذلك، أي كلما أصبحت وضعية الرصيف غير وظيفية ما يسبب عرقله الحركة، وهو ما يستوجب القيام بجهود تستهدف صيانتها واصلاحه أو لإعادة تلبيطه مجددا حسب تقدير الجهات المختصة وحسب ما هو متاح كذلك من موارد، وأيضا فإن اعادة تلبيط الأرصفة مجددا قد تكون هدف اضافة جمالية أكبر على المدينة واعطائها نظرة جديدة. ومعظم هذه الجهود قد يأتي في العادة بعد الأشغال التي تكون الأرصفة عرضة لها بسبب إصلاح أو بعض الشبكات تركيب أو القنوات مما يستدعي القيام بعمليات حفر على الأرصفة. إن أع الجزائري في هذا الصدد هو محاولة تحديد المفهوم ول مجهود قام به المشر القانوني للرصيف والذي عرفه على أنه: "حيز مهيا على جانبي الطريق لمرور الراجلين، ويجب أن يكون أكثر ارتفاعا من وسط الطريق ويكون معبدا عادة أو مبلطا." (الجريدة الرسمية، 02، 2009) وما يلاحظ عل هذا التعريف للرصيف أنه قد جاء أنه قد جاء في سياق

القوانين التي تحاول تنظيم

حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها وليس في سياق القوانين المتعلقة بالتعمير، وقد وقع هذا التعريف للرصيف في المادة الثانية (02). ثم ما يلاحظ أيضا على التعريف انه قد حدد أيضا الجانب الهندسي والجمالي وحتى وظيفة الرصيف وذلك خلافا لظواهر والممارسات اليومية التي نشهدها على الأرصفة التي يمكن تصنيفها انطلاقا من هذا التعريف على التدخل في حالة المنع، فلقد تحولت الأرصفة إلى ساحات لعرض مختلف السلع والمنتجات وتم احتلالها في العديد من النشاطات الأخرى دون إذن مسبق فلم تعد فضاء للراجلين ولكن أصبحت ساحة مفتوحة على عديد الظواهر الاجتماعية اليومية.

مما أدى بالتدخل للحد من عدة ظواهر التعدي الصارخ على الرصيف :

- تفعيل عمل مكاتب النظافة بالبلديات وتدعيمها بالوسائل المادية الضرورية لأداء مهامها.

- تسخير، عند الضرورة، القوة العمومية لمرافقة عمل أعوان كذا مصالح الرقابة المكاتب البلدية للنظافة والتابعة لوزارة التجارة.

-تنظيم عمليات تحسيسية تجاه التجار وشركاء جمعيات حماية المستهلك والاتحاد العام للتجار والحرفيين الجزائريين.

-إصدار قرارات تتضمن منع عرض المنتجات الغذائية المعنية أمام المحلات التجارية.

-التكفل بمراقبة شروط نقل المنتجات الغذائية سريعة التلف على مستوى الطرق الرئيسية من طرف مصالح

الأمن مع طلب، عند الضرورة، خبرة مصالح قمع الغش.

- منع من تسيجه ومنع المارة من حقهم في استخدامه وحماية أنفسهم من

أخطار المشي على الطرقات، وربما قد يزيد الأمر سوء إذا فكرت كل

المؤسسات الرسمية بنفس الذهنية حينها سيتحول الرصيف إلى مساحات

مسيجة لها شبيهة بمنطقة معزولة لا يسمح لأي شخص عادي باختراقها، وهذا لا مداخل ولا مخارج الأمر يمنع المارة من استغلال الأرصفة.

#### 4.تسيير الرصيف:

نقصد من خلال هذا العنصر التنظيمات المختلفة التي لها علاقة مع الرصيف، حيث لا يوجد تنظيم واحد يمثل هذه العلاقة. وعلى العموم يمكن الوقوف عليها من خلال التالي:

#### 1.4. البلدية:

تعرف البلدية من الناحية القانونية على انها: "الجماعة الإقليمية القاعدية للدولة، تتمتع بالشخصية المعنوية والذمة المالية المستقلة". (قانون البلدية-11 10،) 2011 وقد أوكلت لهذا المرفق الهام مهمة المساهمة إلى جنب الدولة في ادارة وهيئة الإقليم والتنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والأمن إضافة للحفاظ وتحسين الاطار المعيشي للمواطنة.وعليه فإن للبلدية مسؤولية كبيرة في إدارة وتهيئة الاقليم الذي تشرف عليه ومعه إدارة وتهيئة الرصيف خصوصا الأرصفة التي قامت عنجازها والتي تقع تحت مسؤوليتها، هذا ما جعلنا في كثير من الأحيان نجد ان بعض البلديات على مستوى الوطن شغلها الشاغل هو تهيئة الأرصفة على حساب قضايا مصيرية تشغل المواطن، بل أن الأمر بلغ في كثير من الأحيان ارتباط الرصيف بالعهد الانتخابية للمجالس البلدية فمع انقضاء العهد وحلول مجلس بلدي تتغير معه ملامح وصورة الرصيف.

ثم أن البلدية ملزمة أيضا أما باصدار تعليمات أو تنفيذ أخرى التي تصدر عن هيئات عليا والتي تتعلق بضرورة تسخير القوة العمومية لمحاربة بعض الظواهر السلبية التي يكون الرصيف مسرحا لها على غرار استخدام الرصيف لغرض تجاري غير مرخص به.

وقد يطول الأمر إلى أبعد من ذلك من خلال اشارات المرور المختلفة التي تقع في اقليم البلدية حيث أن هذه الاشارات أيضا تقطع مساحة

من الرصيف داخل المدينة والبلدية مسؤولة على اصلاح التالف منها أو حتى العمل على تحسينها عبر اقتناء أخرى جديدة، وذلك على غرار ما هو حاصل في بعض البلديات ذات الاعتمادات المالية الكبيرة التي أصبحت تقتني ما يعرف بالإشارات الذكية. والمهم في كل هذا الأمر أن إشارات المرور هذه هي الأخرى موجودة على الرصيف الأمر الذي يزيد من حدة مسؤولية البلدية على ضرورة التعامل مع الرصيف بصورة جدية وحسن إدارته.

كما أن هناك بعض البلدية أصبحت تعاني في مظاهر الترف من خلال فكرة وضع سياج أو سلاسل تغلق من خلالها الرصيف وهو ما يزيد من حجم النفقات عبر التكاليف الإضافية التي تم إقرارها بفعل تنفيذ هذه الأفكار، والتي تكون في كثير من الأحيان غير مبررة إلا إذا كان من وراء الأمر مبرر آخر خفي يتعلق بتبرير مصارف معينة.

#### 2.4. الولاية:

ويتمثل دور الولاية في الاسهام إلى جنب الدولة في إدارة وتهيئة الإقليم والتنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وحماية البيئة إضافة إلى حماية وترقية وتحسين الاطار المعيشي للمواطنين.

يمكن أن تظهر سلطة الولاية تحديدا من خلال التعليمات والنصوص التنظيمية التي تصدر من المسؤول الأول عن الولاية أو حتى صادر من مديرية التنظيم والشئون العامة إذا اقتضت الضرورة لأجل منع بعض التجاوزات التي يكون الرصيف عرضة لها، حيث أن الواقع يثبت فعلا وجود العديد من التعليمات والأوامر الصادرة من هذه الهيئة والتي تهدف إلى إدارة وتسيير الرصيف على النحو الذي لا يضر بمصالح المواطنين تحديدا.

#### 3.4. مصالح التجارة:

قد يبدو للبعض أن اقحام هذه المصالح في موضوع تسيير الرصيف أمرا غير جدي على الإطلاق ذلك وأن وظيفة هذه المصالح هو دور يرتبط

بالنشاط التجاري ولا علاقة له بالرصيف إطلاقاً، ولكن الأمر عكس ذلك تماماً لأن لهذه المصالح علاقة بالنشاط التجاري الذي يمارس على الأرصفة والذي يعرض الصحة العامة للمواطن للخطر عبر عرض المواد الغذائية سريعة التلف وبيعها على الأرصفة مباشرة، أو عبر عرض المحل مما يجعلها عرضة للغبار واصحاب المحلات لها خارج أشعة الشمس وغيرها من الأخطار الأخرى، حيث لا يعقل أن يبقى الخبز والحليب مثلاً على الرصيف خارج المحل لمدة زمنية طويلة الأمر الذي يعرض الزبون والصحة العامة للخطر ولبعض الأمراض. وعليه فإن مصالح التجارة عن طريق فرق التفتيش تعمل في هذا الإطار وتقوم بتحرير المخالفات التي يخولها لها القانون إضافة إلى إمكانية سحب السجل التجاري من أصحاب هذه المحلات التي تستغل الرصيف وتعرض الصحة العامة للمواطن للخطر.

وعليه فإن هذه المصالح هي الأخرى تتحمل مسؤولية إلى جنب المصالح الأخرى في التعامل مع الرصيف والعمل على تطهيره حتى من الناحية التجارية.

#### 4.4 شركات الكهرباء والغاز والمياه:

شركات الكهرباء والغاز هي الأخرى تحتل مساحة من الرصيف في المدينة سواء أسفل الرصيف عن طريق مختلف الشبكات التي تمر إلى المنازل من شبكات للكهرباء أو الغاز أو حتى المياه والتي قد تحتاج إلى أشغال إعادة التهيئة أو الإصلاح فيكل مرة الأمر الذي يجعل الرصيف يشهد عمليات متتالية مع هذه الأشغال. أو أنكات تكون فوق الرصيف باعتبار المساحة التي تحتلها هذه الشركات تشرف على وضع الأعمدة الكهربائية اللازمة للإنارة العمومية والتي تمتد على طول الرصيف مما يجعلها تقتطع حيزاً منه، كما قد تعرقل حتى المارة في حالة الأرصفة الضيقة حيث يتحول الرصيف إلى مجرد فضاء لنصب هذه الأعمدة الكهربائية.

**5.4 الشركات الإشهارية:**

يمثل هذا النوع من الشركات أحد مظاهر التطور في المجتمع الحديث وتنامي الحاجة للوظيفة الاتصالية والإشهارية في هذا النمط من المجتمعات . واللافت في العمليات الإشهارية الحديثة التي تتم وبصورة كبيرة على الأرصفة سواء عبر أعوان مكلفين بذلك يتصلون بالمارة فوق الرصيف لأجل الترويج لمنتوج معين، أو حتى عبر اللافتات الإشهارية التي باتت هي الأخرى تقتطع مساحة هامة من الرصيف خصوصا إذا كان الأمر يقتضي الاعتماد على لافتات كبيرة الحجم يمكن لها أن تعيق من حركة المارة وتجعل الرصيف كله لوحة إشهارية بدلا أن يكون فضاء يلجا له المارة لحماية أنفسهم من الأخطار التي قد تعترضهم على الطريق.

**6.4 البنوك والمؤسسات المالية:**

لقد كان اللافت في وقت ليس بالبعيد أن الظاهرة الأبرز المنتشرة على الأرصفة أمام البنوك ومراكز البريد وخصوصا في مناسبات معينة هي ظاهرة الطوابير البشرية التي تنتظر دورها لأجل سحب الأموال، وهذه الطوابير تستغل الرصيف أي الفضاء الخارجي لهذه المؤسسات المالية- على الرغم من أن هذه المظاهر لازالت سائدة في بعض المناطق وحتى المناسبات- أما اليوم فقد أصبح لهذا المنظر مدلول حضاري بفعل انتشار الموزعات الآلية التي توجد خارج هذه المؤسسات أي أن استغلال الرصيف أصبح حتى خارج الدوام الرسمي لهذه المؤسسات فيمكن اليوم رؤية حركية على الرصيف حتى يوم الجمعة لأجل سحب الأموال.

**7.4 المجتمع المدني :**

الذي له أهمية بالغة في تسيير الرصيف اذ يعتبر العنصر الأساسي لحالته و ذلك من خلال الوعي العام بكل ما يخص النظافة و التشجير و وترتيب خاصة في الاحياء و ذلك عن طريق الجمعيات (جمعيات الاحياء )

وإبلاغ عن كل تعدي على الرصيف خاصة مواد البناء و الحفر العشوائي و البناء الفوضوي و كل مايتعلق بالتعدي على الرصيف بصفة غير قانونية او غير مرخص بها.

### 5.التسيير القانوني للرصيف في المدينة الجزائرية:

إلى جانب التنظيمات المختلفة التي لها علاقة مع تسيير الرصيف في المدينة الجزائرية هناك أيضا مجموعة القوانين التي تعمل هي الأخرى على هذا الجانب وتحاول التدخل بواسطة التشريع بمختلف أنواعه لأجل القضاء على بعض الظواهر السلبية على الرصيف وحتى في محيط المحلات التجارية خصوصا تلك التي تستعمل المضلات الخارجية لواجهة المحلات التجارية.

ان في هذا الصدد هو محاولة تحديد المفهوم القانوني للرصيف ، مجهود قام به المشرع والذي جاء في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية. حيث عرفه على أنه: "حيز مهيا على جانبي الطريق لمرور الراجلين، ويجب أن يكون اكثر ارتفاعا من وسط الطريق ويكون معبدا عادة أو مبلطا."(الجريدة الرسمية،02،)2009 اننا بهذا التعريف يمكن أن نقف على حقيقة مهمة وهي الاهتمام بالرصيف من الناحية القانونية قد كان مثارة لاهتمام العديد من القطاعات التي لها علاقة هذا الجانب على غرار قطاع الجماعات المحلية وقطاع التجارة وقطاع البيئة، إلى جانب قطاع الأمن الوطني مجسدا في الشرطة العامة وشرطة العمران التي تضطلع بالسهل على تطبيق النصوص والتشريعات ذات الصلة كل في نطاق اختصاصه واهتمامه. ثم أن الحقيقة الثانية التي يمكن أن نقف عليها في هذا الجانب هو أن الإطار التشريعي للرصيف قد

جاء أما بموجب قوانين أوفي شكل قرارات أو حتى في شكل تعليمات وزارية. كما أن اللافت أيضا في الجانب التشريعي هو تحديده لجملة من العقوبات التي قد تطال كل شخص يخالف التعليمات المنصوص عليها

والتي قد تؤثر بصورة أو أخرى على سلامة وصحة الأفراد نتيجة الاستغلال العشوائي وغير السليم للأرصفة.

تجدر الإشارة إلا أنه يمكن الحديث عن جمعيات الأحياء ودورها في تسيير الرصيف إلا أن هذه الجمعيات تفتقر لصفة الرسمية وهي لا تحوز كمية السلطة التي تجعلها فاعلة على النحو الذي تمارسه التنظيمات الرسمية كون أن أوامرها الزامية التطبيق.<sup>1</sup>

#### 6. أهم التناقضات في تسيير الرصيف:

رغم تعدد وتنوع التنظيمات وثناء التشريع المهتم بفكرة تسيير الرصيف في المدينة الجزائرية إلا أنه وللأسف الشديد فهناك عديد التناقضات التي يمكن الوقوف عليها في هذا الجانب.

- غياب التنسيق بين مختلف التنظيمات ذات الصلة بموضوع تسيير الرصيف فعلى الرغم من الكم الكبير من هذه التنظيمات إلا أن هناك حلقة مفقودة بينها، هذا يتضح من خلال عمليات الحفر التي قد يقوم بها تنظيم معين دون أن يعيد الرصيف إلى حالته الأولى بحجة أنه لا يمتلك الصلاحيات التي تؤهله للقيام بعمليات الصيانة، ومنه فإن الرصيف في كثير من الأحيان يبقى دون إعادة تاهيل وقد يزداد الأمر سوء في فترات تساقط الأمطار حيث تتحول الحفر إلى برك من الماء يجعل الرصيف غير وظيفيكما يجعله يفتقر إلى جانبه الجمالي.

- رغم مجموعة القوانين الكبيرة التي تمت بموضوع الرصيف وتحاول تسييره من الناحية القانونية بما يحول دون انتشار بعض الظواهر السلبية عليه، إلا أن الواقع يثبت عكس ذلك وأكبر دليل على هو انتشار التجارة الفوضوية في أرصفة المدن وفي بعض المناطق حتى أمام مرأى قوى الأمن وهو ما حول أرصفتنا إلى ما يشبه الأسواق على نحو فوضوي.

- الواقع يثبت القوى الأمنية والتي يفترض أنتحرر الأرصفة في المدن هي من يقطع من الرصيف مساحات كبيرة بحجة التغطية الأمنية.

- من التناقضات التي يمكن الوقوف عليها في ما يتعلق بتسيير الرصيف هي المحاولات المتكررة لإعادة تبليط الأرصفة بمناسبة أوفي غياب أي مناسبة رغم حمل لواء التقشف ورغم ما يمر به البلد من أزمة اقتصادية، فهناك أرصفة لم يمر على تبليطها وقت طويل حتى تحل عليها حلة جديدة الأمر الذي يثير الكثير من علامات الاستفهام.

- من بين التناقضات التي يتم تسجيلها خصوصا على الصعيد المحلي هو مزاحمة المارة للسيارات في الطريق كون الرصيف أصبح بالنسبة لهم فضاء يمتلكه أصحاب المحلات التجارية أو حتى الباعة على الرغم من الاجتهاد الذي تبليه المصالح المختصة في إعادة تأهيله لأجل أن يكون فضاء يحتمي إليه الراجلون من أخطار الطريق.<sup>1</sup>

# الدراسة التحليلية للمدينة و توسعها

## مقدمة

I المعطيات العامة.

I - 1- لمحة تاريخية .

I - 2 - الموقع الجغرافي.

I - 3 - الموقع الإداري .

II - المعطيات الطبيعية .

II-1- المجال الفيزيائي.

II-1- أ - تضاريس و جيومورفولوجية

المنطقة .

II-1- ب- جيولوجية المنطقة .

II-1- ج - الموارد المائية .

II - 2 - الخصائص المناخية .

III- الوضعية الحالية لمدينة بسكرة.

III- 1 - السكان .

III -2- السكن .

III-3 - المرافق.

III-4 - المجال الأخضر.

III-5- الشغل.

IV -1-التوسع العمراني لمدينة بسكرة.

IV -1-1- أشكال التوسع

IV -1- 2- مراحل التطور العمراني لمدينة

بسكرة .

V - نمط و مورفولوجية المباني.

V - 1- نمط بناء المساكن.

V - 2 - تحليل الإطار المبني .

VI- الأسباب التي أدت إلى ظهور الانسجة

العمرانية .

خاتمة

مقدمة

لمدينة بسكرة تاريخ عريق وموقع مميز، فهي تضرب جذورها في أعماق التاريخ، فقد تعاقبت على أرضها الحضارات والثورات من العهد الروماني إلى الفتوحات الإسلامية إلى الغزو الفرنسي والاستقلال. ثم إن موقعها الاستراتيجي كبوابة الصحراء وهمزة وصل بين الشمال والجنوب، ومن الشرق إلى الغرب، بالإضافة إلى أنها ملتقى للثقافات، كما تعتبر مدينة بسكرة من أهم الأقطاب الحضرية بالتجمع و الولاية و الإقليم ككل، فموقعها الإستراتيجي (متلقي أهم الطرق و المحاور الرئيسية)، و الإدارية (مقر الولاية و الدائرة)، و الوظيفية (تركز مختلف الهياكل و التجهيزات الكبرى). كل هذا أثر على نموها الديموغرافي الذي أعطى استجابات مجالية متباينة عبر الزمن، أعطت الصورة الحالية للمدينة، و لذا كان الوجود دراسة ما يلي: تقع مدينة بسكرة في الجزء الشمالي للولاية، أو بالأحرى وسطه محتلة مساحة 12770 هكتار، بنسبة 0,59% من المساحة الإجمالية للولاية تقع بين هيكلين طبيعيين:

- المنطقة الجبلية في شمال و غرب حدود المجال العمراني .
  - منطقة السهول في الجنوب، تمنح سهل واسع و مسطح يفتح على الصحراء .
- من هنا تنخفض بسكرة من الشمال إلى الجنوب و من الشرق إلى الغرب .
- فقد شهدت المدينة تطور عمراني مستمر ونمو سريع في العشرية الأخيرة (ما بعد 1974)، أدى إلى تضارب في الأشكال العمرانية، وتوسع الهوة بين الأنسجة العمرانية القديمة والحديثة، بما فيها المجمعات السكنية الحديثة و التجزئات، والتدهور المستمر للمجال العمراني لاسيما على مستوى المناطق الحضرية وكذا تدهور النخيل أمام اجتياح الكتلة الخرسانية للمساحات المخصصة له، نتيجة النمو الديمغرافي السريع. و هذا أدى إلى ظهور العديد من المشاكل، ومن أبرز هذه المشاكل مشكلة البناء الفوضوي التي إنتشرت بكثرة في الأونة الأخيرة. (1)

<sup>1</sup> : مصالح البلدية

**I - 1 - لمحة تاريخية :**

بسكرة واحة ضمن واحات الزيبان، و الزاب يعني بالأمازيغية الواحة، أما ابن خلدون فقد عرف الواحة: وطن كبير يشمل قرى متعددة متجاورة جمعا، أولها زاب الدوسن، زاب مليلي، ثم زاب بسكرة، زاب تهودة، و زاب بادس، و بسكرة أهم هذه القرى كلها.

و قد خضعت المنطقة للإحتلال الروماني فالوندالي ثم البيزنطي، و تركوا آثارا ما تزال تشهد على الأهمية الإستراتيجية للمدينة و طابعها العمراني المتميز. و مع الفتوحات الإسلامية و خلال القرن السابع الميلادي (663 م)، تمكن القائد عقبة بن نافع من فتح بسكرة و طرد الحاميات الرومانية من المنطقة، فكان هذا الحدث تحولا يا بارزا في تاريخ المنطقة سياسيا و إقتصاديا و إجتماعيا و عمرانيا.

و بإحتلالها من طرف الفرنسيين عام 1844 م، و نظرا للطابع الإستيطاني و العنصري للإحتلال الفرنسي، وضعها كنقطة إنطلاق للتوسع في الجنوب. بعد الإستقلال عرفت المدينة صورا متعددة للتعمير، منها التعمير الغير القانوني طبقا للأمر، 69/ 74 حتى الوقت الحاضر تحولت المدينة إلى مقر للولاية، و بالتالي أصبحت قطب يجلب الإهتمام، و ثم إعادة النظر في الدراسات التي إستفادت منها بسكرة بعد الإستقلال، نظرا لتعمير المخططات التوجيهية، إذ أصبحت هذه الدراسات غير لائقة إثر هذا التطور و الإكتضاظ، ظهرت مناطق التوسع لتخفيف الضغط عن مركز المدينة، في إطار تحديثها من خلال منطقتي السكن الحضري الشرقية و الغربية (1).

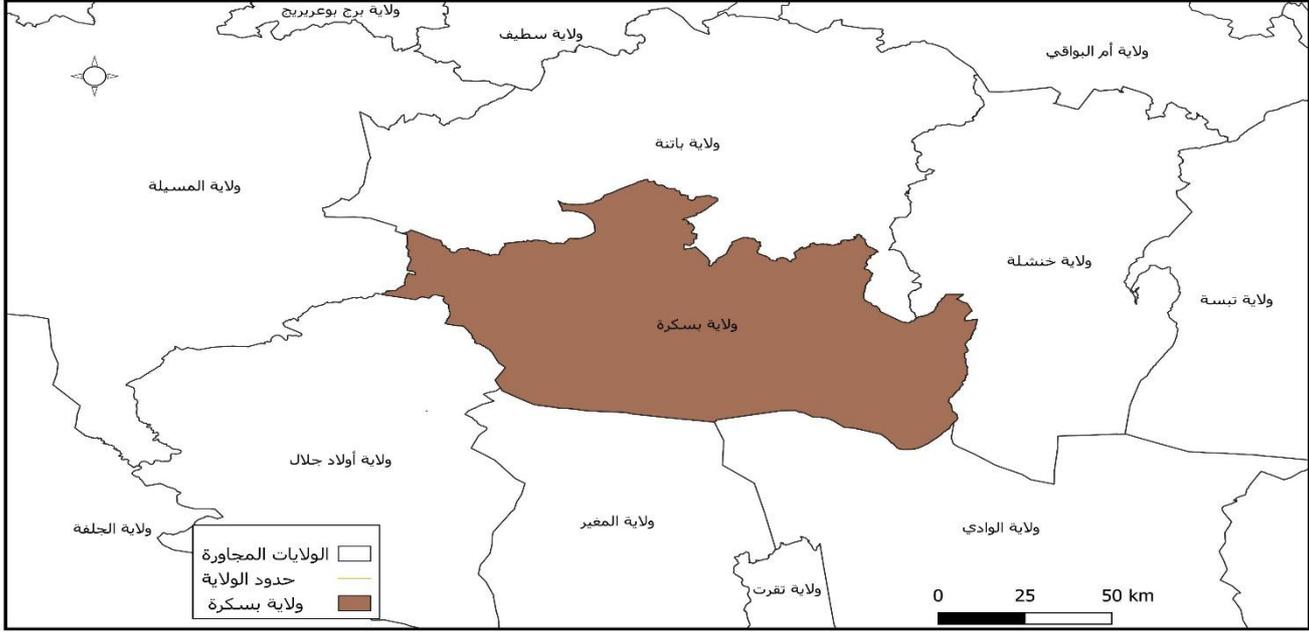
**I - 2 - الموقع الجغرافي :**

خرجت ولاية بسكرة إلى الوجود بعد التقسيم الإداري لسنة 1974 بعدما كانت دائرة تابعة لولاية الأوراس، و تضم 27 بلدية و 10 دائرة. تقع ولاية بسكرة في الناحية الجنوبية الشرقية للبلاد؛ تحت سفوح كتلة جبال الأوراس، التي تمثل الحد الطبيعي بينها وبين الشمال، و تتربع على مساحة تقدر بـ 21 509.80 كلم<sup>2</sup> و تنظم 33 بلدية و 12 دائرة ويحدها:

- ✚ ولاية باتنة من الشمال.
- ✚ ولاية مسيلة من الشمال الغربي.
- ✚ ولاية خنشلة من الشمال الشرقي.
- ✚ أولاد جلال من الجنوب الغربي.
- ✚ ولاية الوادي من الجنوب الشرقي.
- ✚ ولاية المغير من الجنوب.

(1) - مونتوغرافية ولاية بسكرة.

وثيقة رقم 01:الموقع الجغرافي لولاية بسكرة



المصدر: الطالب 2022

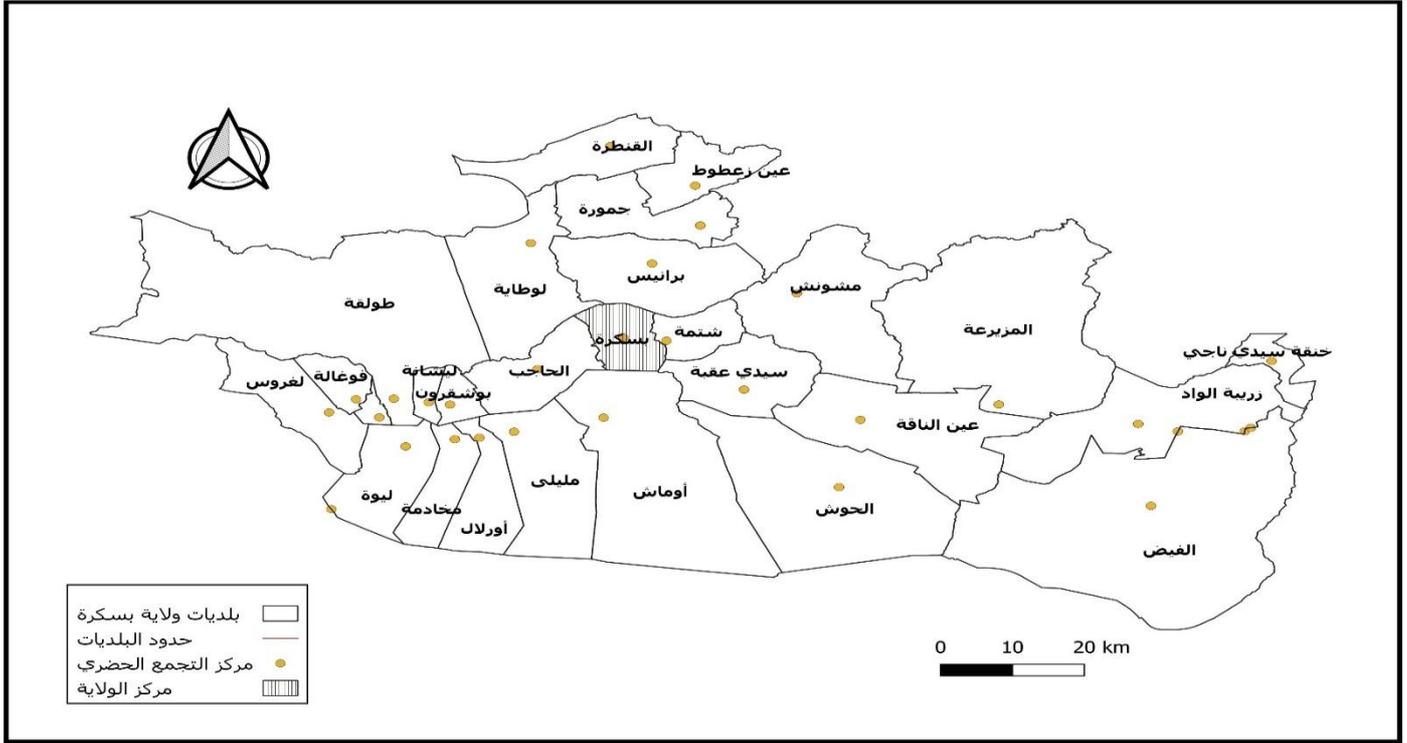
**I-3 - الموقع الإداري :**

تقع مدينة بسكرة شرق خط غرينتش، بين خطي الطول 5° و 6°، ما بين دائرتي عرض 34° و 35° شمالا . و جغرافيا تقع في الشرق الجزائري، فهي بمثابة همزة الوصل بين الشمال والجنوب ، حتى سميت ببوابة الصحراء (1). و بسكرة عاصمة الولاية، تقع في الشمال منها ،على مساحة تقدر بـ 127,55 كلم2 ، و هي بذلك تحتل 8,45 % من المساحة الإجمالية يحدها :

- الحاجب غربا.
  - بلدية أوماش جنوبا.
  - بلدية سيدي عقبة من الجنوب الشرقي.
  - بلدية شتمة من الشرق.
  - بلدية برانيس شمالا.
- كما يقطع المدينة ثلاث طرق وطنية :
- الطريق الوطني رقم ( 03 ) ،الذي يربط الشمال الشرقي بالجنوب الشرقي، أي ما بين منطقة قسنطينة، و الوادي .
  - الطريق الوطني رقم (46)، الذي يربط المدينة بالجزائر العاصمة.
  - الطريق الوطني رقم (83)، الذي يربطها بتبسة شرقا.
- و بالتالي كل هذه المعطيات جعلت المنطقة أكثر ديناميكية أكسبتها موقعا فعالا في الحركة و التبادل.

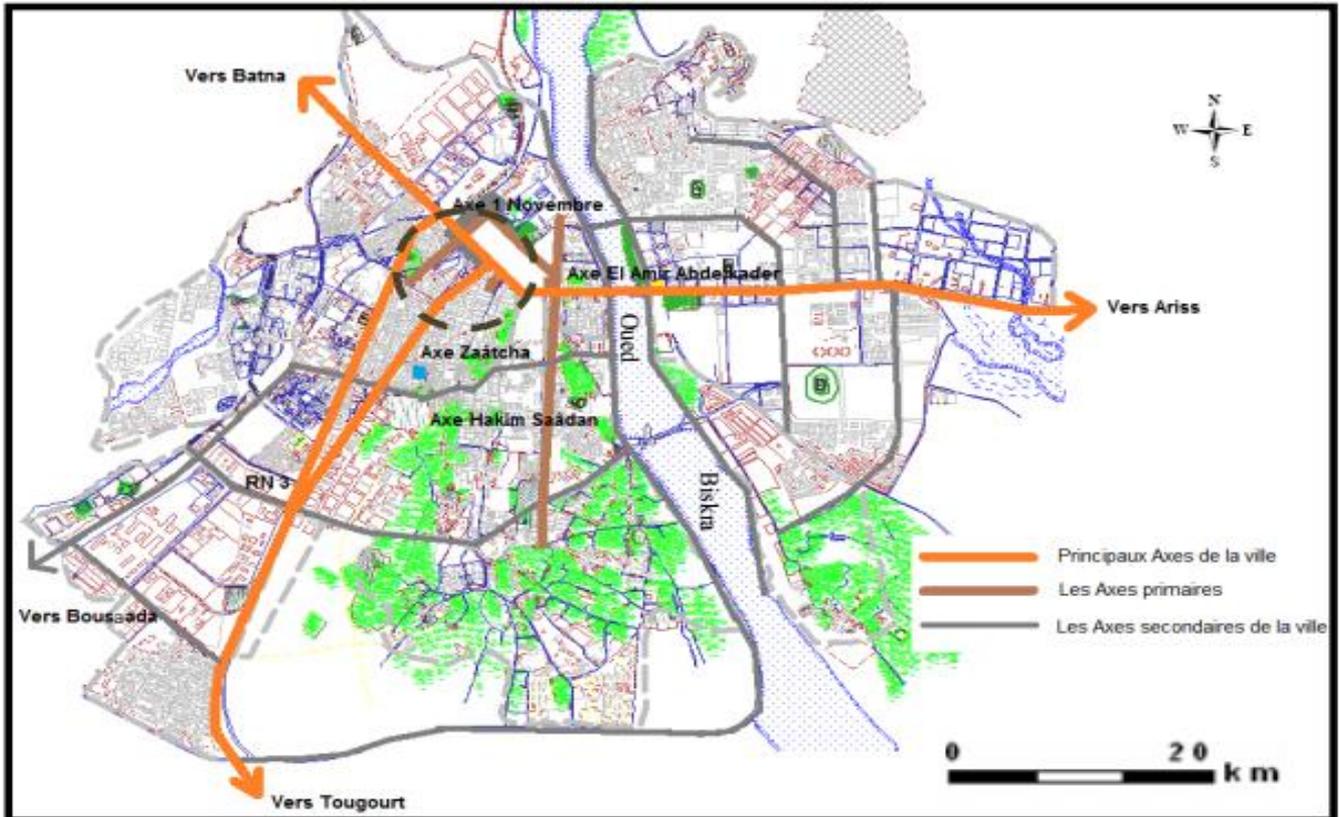
(1) - نفس المرجع.

وثيقة رقم 02: توضح التقسيم الإداري لولاية بسكرة و حدودها



المصدر : الطالب 2022

وثيقة رقم 03 : توضح شبكة الطرق الرئيسية لمدينة بسكرة



المصدر : مذكرة الدكتوراه للدكتور فؤاد بوزحزح

**II - المعطيات الطبيعية :****II-1- المجال الفيزيائي :**

**II-1- أ - تضاريس و جيومورفولوجية المنطقة :** تقع المدينة على إرتفاع 120 م على سطح البحر، بين النطاقين الصحراوي و الأطلسي، بحيث يتمثل هذا الإتصال بالتصدع الكبير (تصدع جنوب الأطلس الصحراوي )، و بالتالي فهي تتميز بالإنبساط العام في و سوف نختصر حديثنا عن مجمله بإستثناء بعض التضاريس التي تحد البلدية من الجهة الشرقية، تضاريس المنطقة في تقديم المكونات الأساسية و هي كالتالي :

**الجبال :** تمثل نسبة قليلة من مساحة الولاية ،تتمركز أساسا في الشمال ، أعلى قمة بها تقدر بـ (1942م)، و غالبية هذه الجبال معراة و فقيرة من الغطاء النباتي الطبيعي .

**الهضاب :** أقل علوا من المنطقة الجبلية تتمثل في مناطق السفوح، و تمتد حتى الناحية الجنوبية الغربية .

**السهول :** تمتد على محور شرق - غرب ، و تمتد منطقة السهول بتربة عميقة و خصبة .

**المنخفضات :** تقع في الناحية الجنوبية الشرقية ، و هي عبارة عن مسطحات ملساء من الغضار التي تحجز طبقات رقيقة من المياه، ممثلة بذلك الشطوط ، و التي يبلغ متوسط إنخفاضها بـ (-33 م ) تحت مستوى سطح البحر ،و يعتبر المجمع الطبيعي الرئيسي للمياه السطحية في المنطقة (2).

**II-1-ب- جيولوجية المنطقة :**

تقع مدينة بسكرة في منطقة مكونة من قسم كبير من الترسبات، و هذه الترسبات تشكل أهم مكون جيولوجي للمنطقة، و هي المنطقة السهلية أما المنطقة الجبلية تقع في الشمال متكونة من صخور كلسية و مارنية دولومينية، و هي من العصر التيرونيان (الحقبة الثانية) .

الحدود الشمالية الشرقية مكونة من خلال مرحلة البليوسان، و هي مكونة من خليط صخري، و نجدها تتوزع على ثلاثة طبقات هي :

- **الطبقة الأولى :** تتكون أساسا من الترسبات الرملية الصلصالية التي توجد في مؤخرة السفوح ،إضافة إلى وجود حصى، و تتميز بنفاذية متوسطة و مصادر مائية معتبرة .
- **الطبقة الثانية :** و هي عبارة عن تكوينات الميولوسان ذات التركيبة الطينية و الحصى .
- **الطبقة الثالثة :** هذه هي الطبقة الأخيرة، هي عبارة عن تكوينات كلسية للإبوسين السفلي، و تتميز بنفاذية عالية و مصادر مائية هامة .

(2) - نفس المرجع

**II-1- ج- الموارد المائية :**

• **الموارد المائية السطحية :** يعتبر وادي بسكرة من أهم المصادر المائية التي تعتمد عليها المنطقة. و هو يخترق المدينة من الجهة الشمالية إلى الجنوبية الشرقية، و يتغذى من مجاري مائية تصب فيه، أهمها وادي الحي وادي عبدي اللذان ينبعان من قلب الأوراس.

جريان المياه في هذه الأودية قليل في فصل الشتاء ، يبدأ الإنخفاض و يجف من بداية شهر أفريل، و من جهة أخرى يعتبر وادي جدي المجمع الرئيسي و الطبيعي لكل مياه الأطلس الصحراوي ، و كبقية الأودية الصحراوية، فهو في أغلب الأوقات جاف فلا يمتلئ حوضه الكبير إلا في أوقات الفيضانات.

• **الموارد المائية الباطنية :** يمكن تمييزها إلى أربعة طبقات و هي :

**طبقات المياه السطحية :** هي طبقة مائية حرة تجمعت في الطبقات الرسوبية، تتغذى من السيلان السطحي لمياه الأمطار، و هي كثيرة في المنطقة لكن منتوجها قليل ، لا يتجاوز عمقها 40 م، لذلك فهي سهلة الإستغلال.

**طبقة المياه الرملية :** و هي طبقة متوسطة العمق و مستغلة، و لكنها تتطلب تقنيات خاصة للحفر و الصيانة بسبب تواجد مخزون مياهها في طبقة الغضار و الرمل .

**طبقة المياه الكلسية :** و هي طبقة متوسطة العمق، و تتميز بنوع من الملوحة .

**طبقة المياه القارية :** يبلغ متوسط عمق هذه الطبقة حوالي 1500 م ، و هي مستغلة حاليا (1).

**II-2 - الخصائص المناخية :**

بحكم موقع المدينة على شارف الصحراء فإنها تتميز بمناخ شبه جاف إلى جاف نسبيا، بحيث يتميز بالحرارة و الجفاف صيفا و البرودة و الجفاف شتاء.

**II-2- أ - درجة الحرارة :**

مناخ بسكرة شبه صحراوي لطيف نسبيا شتاء ، و حار جدا صيفا، في الموسم الشتوي يصل نادرا إلى درجة الصفر، درجات المعدل الأدنى 05°، تمتد الفترة الصيفية ذات درجات الحرارة القصوى، نسجل غالبا 45° م، و درجة الحرارة الدنيا أكثر من 25° م .

**II-2- ب - التساقط :** مناخ منطقة بسكرة من النوع شبه الجاف، بحيث موجودة في الجهة التي

تستقبل أقل من 50 ملم من الأمطار سنويا. إعتقادا على العشر سنوات من الملاحظات تمكننا من تحديد ما يلي :

(1) - نفس المرجع.

المعدل السنوي للتساقط يقدر بـ 143 مم بحيث :

- السنوات الجافة: بمعدل 83 ملم من الأمطار.
- السنوات المتوسطة التساقط : بمعدل 131 ملم من الأمطار.
- السنوات الممطرة: بمعدل 195 ملم من الأمطار<sup>(1)</sup>.

الجدول الآتي يبين ذلك

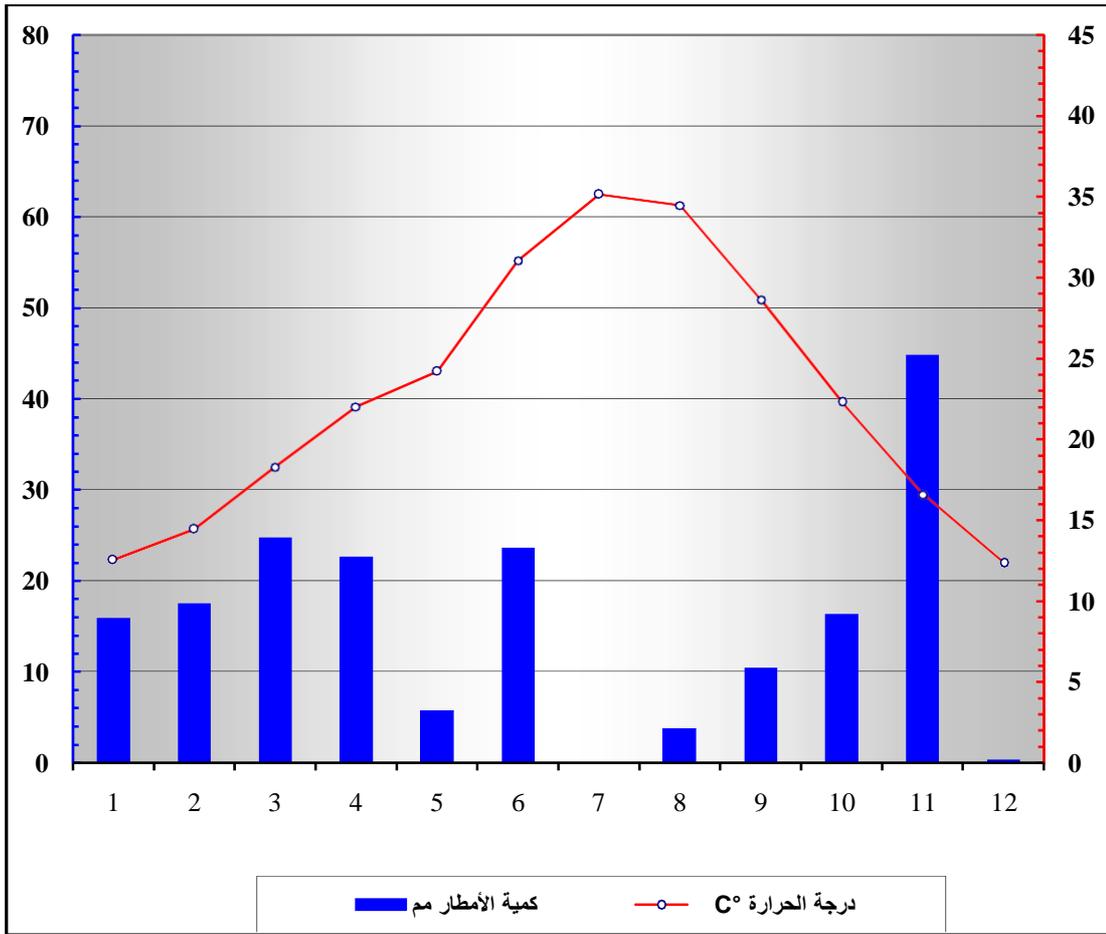
التساقط الشهري

جدول رقم 01: يوضح كمية الأمطار المتساقطة في أشهر السنة

الأشهر	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	مجموع
كمية الأمطار المتساقطة (ملم)	15.9	17.5	24.7	22.6	5.7	23.6	0.0	3.7	10.4	16.3	44.8	0.3	185.5

المصدر : محطة الأرصاد الجوية بسكرة-2010-

رسم بياني رقم 01: يوضح درجات الحرارة وكمية الأمطار المتساقطة خلال سنة 2010



المصدر : محطة الأرصاد الجوية بسكرة-2010-

II-2-ج - الرطوبة :

مدينة بسكرة توجد في منطقة جافة، من خلال 10 سنوات من ملاحظة المناخ نستنتج ما

يلي (1):

- المعدل الأقصى للرطوبة هو 45,5 % .
- المعدل الأدنى للرطوبة هو 40,16 % .
- أعلى قيمة للرطوبة هي 71 % ( ديسمبر ).
- أدنى قيمة هي 24 % ( جويلية ).

جدول رقم 02: يبين العوامل المناخية بما فيها الرطوبة

الأشهر	درجة الحرارة (°C)	تساقط الامطار (مم)	الرطوبة النسبة	قوة الرياح (م/ث)
جانفي	12.6	15.9	57	4.5
فيفري	14.5	17.5	54	4.7
مارس	18.3	24.7	46	5.0
أفريل	22.0	22.6	48	4.0
ماي	24.2	5.7	35	5.2
جوان	31.0	23.6	34	4.6
جويلية	35.1	00.0	27	2.9
أوت	34.4	3.7	33	2.9
سبتمبر	28.6	10.4	40	2.9
أكتوبر	22.3	16.3	45	3.4
نوفمبر	16.6	44.8	59	3.8
ديسمبر	12.4	0.3	49	3.2
المجموع أو المعدل السنوي	22.6	185.5	33.9	3.9

المصدر: موناوغرافية ولاية بسكرة-2010-

**II-2-د - الرياح:** تعرف منطقة بسكرة رياحا مترددة خلال السنة، فنجد الرياح قوية باردة شتاء، التي تأتي من السهول العليا (شمالية غربية)، و الرياح الرملية في الربيع الآتية من الجنوب الغربي، أما في فصل الصيف فرياح السيروكو الحارة القادم من الجنوب الشرقي، فهي عادة ما تؤثر سلبا على المحاصيل و المباني<sup>(1)</sup>.

جدول رقم 03: يبين قوة الرياح في أشهر السنة

الأشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	المجموع
قوة رياح (م/ثا)	4,2	6,3	6,5	7,1	0	0	0	4,6	4	3	5,4	4	22,83

المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية - بسكرة -

(1) - مديرية التعمير و البناء.

**III الوضعية الحالية لمدينة بسكرة :****III-1 - السكان :**

**III-1-1 - أ - التطور السكاني لمدينة بسكرة :** شهدت مدينة بسكرة نموا ديموغرافيا كبيرا في السنوات الأخيرة. و هذا التطور السكاني يرجع إلى طبيعة المنطقة، التي إستقطبت و مازالت تستقطب عددا هاما من النازحين، بإعتبارها تجمع حضري كبير ساهم في جذب السكان من مختلف بلديات الولايات الأخرى، إضافة إلى الزيادة السكانية الطبيعية حيث بلغ السكان 60 ألف ساكن سنة 1966، حسب إحصاء R.G.P.H ، و في إحصاء م 1977 قدر عدد السكان 87,5 ألف ساكن، إلى أن وصل 128 ألف ساكن في سنة 1987 م ، و وصل عدد السكان في سنة 2008 بـ 217,01 ألف ساكن، و قد أدت هذه الزيادة السكانية إلى توسع مجال المدينة في الجهة الشرقية و الغربية<sup>(1)</sup>.

**III-2- السكن :**

**III-2-1 - أ - توسع مدينة بسكرة :** شهدت مراحل مختلفة في تطورها العمراني ، فالمظهر العمراني الحالي، ما هو إلا حصيلة لمجمل التطورات التي عرفتها المنطقة.  
**مرحلة ما بعد 1958 م:** في هذه الفترة شهدت مدينة بسكرة توسعا في أحياء قداشة ، باب الضرب ، باب الفتح ، بالإضافة إلى حي العالية الشمالية بشكل سريع و فوضوي.

**المرحلة ما بين 1977 - 1986 :** و هي مرحلة هامة في التطور العمراني، نظرا للترقية الإدارية لمدينة بسكرة، التي كان لها أثر على الجانب العمراني، كما عرفت الأحياء توسعا، و إستفادت من برامج سكنية تمثلت في المنطقتين الحضريتين و الشرقية و الغربية .

**المرحلة ما بين 1986 - 1996 :** بسبب أزمة السكن الحادة التي تعيشها مدينة بسكرة، إنتشر التعمير، و عرفت المدينة توسعا جد مهم لأنسجة حضرية مدروسة خصوصا بالمنطقة الحضرية الشرقية، و منطقة الحضائر، إضافة إلى ظهور المباني المخالفة الإطار القانوني، كمساكن الصفيح .  
**المرحلة ما بين 1996 و 2004 :** إستمر التوسع مع إستغلال الجهة الشرقية و الشمالية، بظهور سكنات فردية 17 تعاونية 1077 قطعة أرض ، كما ظهر بعض النسيج المخالف للإطار القانوني للتعمير .

**المرحلة ما بعد 2004 :** إستمر التوسع في حي العالية عموما و خاصة التوسع في الجهة الشرقية و ذلك في إطار مشروع الرئيس في تنمية الجنوب و الهضاب العليا.

(1) - مديرية التعمير و البناء.

**III-2-ب- عدد السكنات :**

بالموازاة مع الزيادة السكانية التي عرفتها البلدية ، فإنها تشهد بدورها، و من جانب آخر تطورا لحضيرة السكن بمختلف أشكاله الفردي ، النصف الجماعي ، حيث يتوزع السكن الفردي على كافة مجال البلدية، فيما يتمركز السكن الجماعي في الجهة الغربية و الجهة الشرقية .

و حسب إحصائيات سنة 1998، فقد بلغ عدد المساكن بالبلدية 30477 مسكن ، أما في 2002 قدرت الكثافة بـ 1523 ن/كلم<sup>2</sup>، أي إرتفعت بالمقابل الحضيرة السكنية إلى 34248 مسكن ،أما معدل شغل المسكن للمدينة فقدر بـ 7,57 فرد/المسكن حسب إحصائيات 2004، و أن حضيرة السكنات المشغولة وقد قدر عدد المساكن في 2010 بـ 40800 مسكن. وهذه بعض الصور التي تبين السكن في مدينة بسكرة .

صورة رقم : 02



صورة رقم : 04



صورة رقم : 01



صورة رقم : 03



### III-3 – المرافق :

لتلبية الاحتياجات المتزايدة للسكان ، وجدت المرافق و التجهيزات التي تضمن لهم ممارسة نشاطاتهم المختلفة ، و هي تتوزع على المجال الحيوي للبلدية حسب الإحتياج و حسب طبيعة كل مرفق ، حيث تحتل المرافق الإدارية مركز المدينة ، بينما تنتشر باقي المرافق التعليمية و الدينية و الثقافية و غيرها على أجزاء النسيج العمراني للمدينة . و هذه بعض الصور التي توضح أهم التجهيزات في المدينة (1).

صورة رقم : 05



صورة رقم : 06



صورة رقم : 07



صورة رقم : 08



III-4 – المجال الأخضر : نتيجة للتزايد السكاني، إهتمت البلدية بتعمير مجالها الحيوي و أهملت المساحات الخضراء، رغم كونها ضرورية حيوية تعطي المجال شكلا جماليا و صحيا ،فجاءت أحياء المدينة كثيفة تفتقر إلى عنصر الإخضرار، بإستثناء بعض الحدائق و المساحات العمومية ،و غابات النخيل التي تحد المدينة من الجهة الجنوبية و الجنوبية الشرقية .وهذه بعض الصور التي توضح المساحات الخضراء في المدينة(2).

(1) – مديرية التعمير و البناء..

(2) – مديرية التعمير و البناء.

صورة رقم : 09



صورة رقم : 10



**III-5- الشغل:** إلى تاريخ قريب، لم تعرف هذه المدينة طابعا غير الفلاحة، إلا أن هذا القطاع تراجع بعد ذلك، و لعل السبب يعود إلى نهوض النشاط الصناعي، و نمو قطاع الخدمات و التجارة اللذان يوفران أجرا منتظما و مستمرا للفرد، و تشير الأرقام أن السكان النشطين في بلدية بسكرة بلغ عددهم 27173 ن، منهم 1020 يمارسون النشاط الزراعي أي بنسبة 3,03 %، و يمارس 26350 منهم نشاطات أخرى أي بنسبة 96,97 %، يضاف إلى ذلك قطاع البناء و التعمير الذي يشهد حركة سريعة و مكثفة لا سيما في الآونة الأخيرة<sup>(1)</sup>.

#### جدول رقم 04: يوضح نسبة المشتغلين في قطاع الفلاحة و القطاعات الأخرى

المجموع	النسبة	قطاعات أخرى	النسبة	قطاع الفلاحة	المشتغلين
28370	96.97%	27350	3.08%	1020	مدينة بسكرة

المصدر: مديرية التخطيط وتهيئة العمرانية (RGPH08)

(1) - مديرية التعمير و البناء.

**IV-1-1- التوسع العمراني لمدينة بسكرة:**

إن دراسة النشأة و التطور العمراني لمدينة بسكرة، ما عبر مراحل متعاقبة على مستوى نسيجها العمراني يسمح من فهم و إدراك الديناميكية الحضرية للمدينة، و مختلف العلاقات التي تربط قطاعاتها و أجزائها، و هذا ما نحن بصدد القيام به لمدينة بسكرة. و خلال مراحل تطورها العمراني، شهدت مدينة بسكرة العديد من التحولات و التغييرات حتى وصلت صورتها الحالية<sup>(1)</sup>.

**IV-1-1- أشكال التوسع :**

إن خطة المدينة تعتبر وثيقة أساسية لنموها و تطورها عبر الزمن، و التي يمكن ربطها بمحاور النمو الحضري، و ضوابطه الجغرافية و الإقتصادية و السياسية حيث تظهر بالنسبة لمدينة بسكرة في شكلين :

**-الشكل الأول ( النمو الحلقي ) :**

و الذي يميز المراحل الأولى من التطور، بدأ من النواة المركزية (وسط المدينة)، ثم إنتشر في كل الجهات بشكل حلقات حول النواة، و ذلك لسهولة التعمير و توفر الأراضي ذات الملكية الخاصة و انخفاض أسعارها على الضواحي مقارنة بالمركز، في ظل معدلات النمو الديموغرافي المتزايد و السريع .

**-الشكل الثاني ( النمو الخطي ) :**

و الذي كان نتيجة الإستهلاك السريع للأراضي السهلة التعمير، و إصطدام تطورها المجالي بعوامل منها ما هو طبيعي ( تضاريس) و إصطناعي (المنطقة الصناعية و العسكرية)، موجهها بذلك نموها على طول محاور الطرق ذات الحركة الكثيفة .

**IV-1-2- مراحل التطور العمراني لمدينة بسكرة :****IV-1-2-أ- العصر الروماني :**

كانت مدينة بسكرة في هذا العهد مجرد مقر للتبادل التجاري، لكن الغزو الروماني جعل منها بوابة الجنوب الشرقي، و كذلك ممر إجباري للدخول إلى المناطق الصحراوية، حيث أن الموقع الإستراتيجي لمدينة بسكرة جعل منها نقطة (تحكم و مراقبة) لكل مجاري المياه (كوادي بسكرة)، و إستغلال غابات النخيل، كما كان هناك ظهور للمبادلات الرومانية التي تتجه إلى بسكرة، و هي الطرق الوطنية الحالية، شيدت في هذه المرحلة عدة مباني و خزانات للمياه، و لكن أصبحت آثار متوارية تحت الأرض<sup>(2)</sup>.

(1) - مديرية التخطيط و التهيئة العمرانية.

(2) - مديرية مديرية التعمير و البناء.

**IV-1-2-ب- العصر الإسلامي ( 700 م - 1400 م ):**

في هذا العصر كانت بسكرة مركز شعاعي في المجال التجاري و الثقافي، فهي المدينة التي شيدت من طرف المسلمين في القرون الوسطى . إختفت المدينة ، و المدينة الوحيدة التي بقيت في هذه المنطقة هي سيدي عقبة .

**IV-1-2-ج- المرحلة العثمانية (1541 - 1844):**

لم يدخل العثمانيون المدينة بسهولة بل فرضوا عليها حصارا دام أشهر، و خلاله مات الكثير من السكان عطشا و لم يستسلموا إلا بعد مدة، و عندما دخلوا خرج السكان إلى غاباتهم و حقولهم و مزارعهم، و بهذا قسمت المدينة إلى قسمين<sup>(1)</sup>:

**1 – المرحلة الأولى ( 1541 - 1680م ) :**

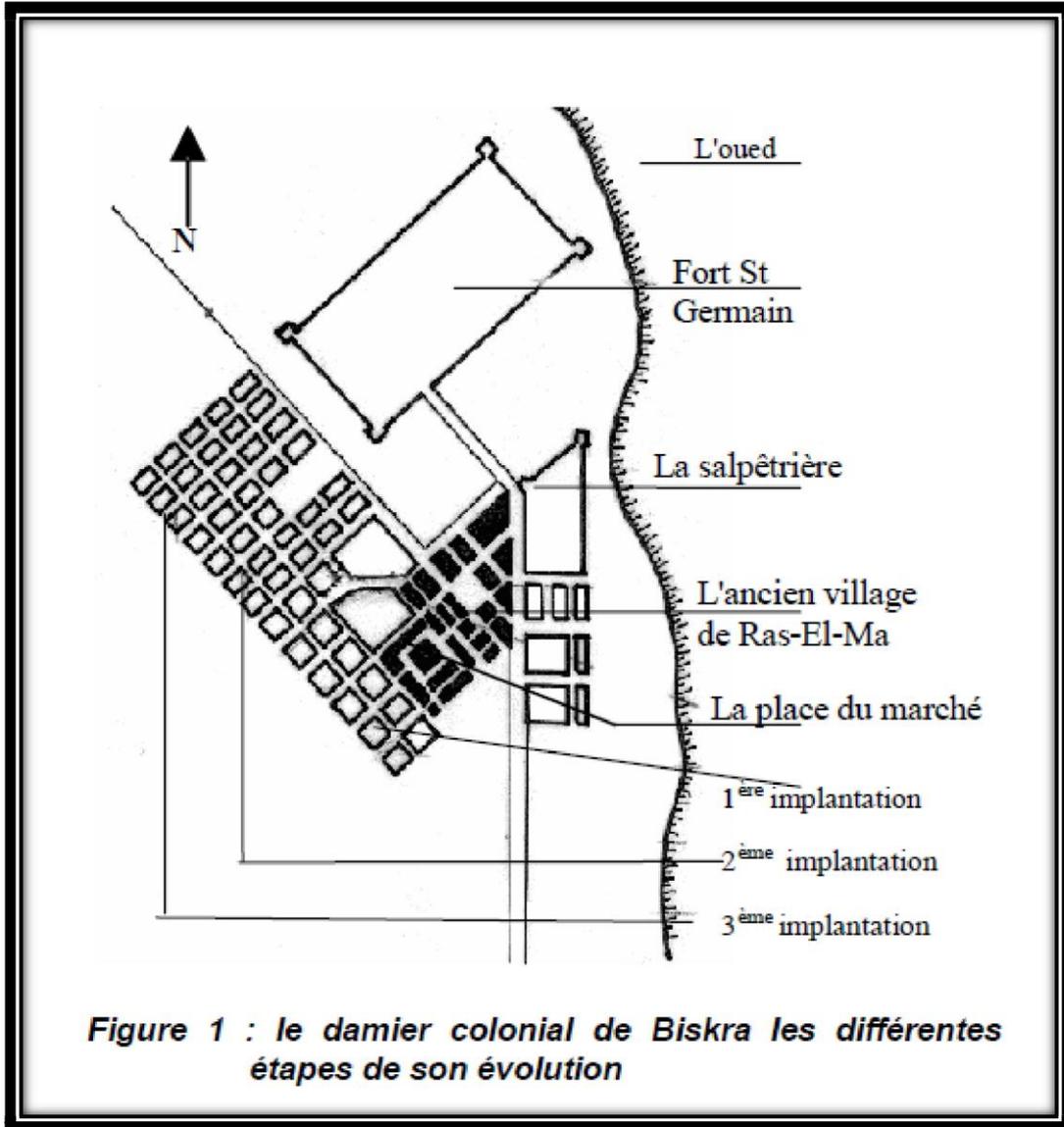
تشكل أول نواة حضرية قرب بساتين النخيل، هي أول مدينة في الداخل جنوب البساتين، حيث اختار الأتراك استقرارهم في نقطة، هي الأعلى نسبة البساتين من أجل مراقبتها. تم خلالها إقامة حصن لمراقبة البساتين مع إقامة ثلاثة أبواب شكلية: أ- باب الضرب، ب – باب الفتح، ج – باب المقبرة. إضافة إلى إقامة خندق يحيط بالمنطقة، مملوء بالماء الذي يستمد من الوادي، من هنا ظهر أول مركز (وسط) المدينة.

**2- المرحلة الثانية ( 1680 – 1844 م ) :**

في سنة 1800، دمرت أول نواة حضرية للمدينة بعد تعرضها لوباء الطاعون و الزلزال، بعدها غادر السكان الحصن، و تمركزوا في جماعات داخل بساتين النخيل. تكون خلالها سبعة قرى: رأس القرية ، مجنيش، قداشة ، المسيد ،باب الضرب، باب الفتح ، و سيدي بركات .ومن ثم أصبحت المنطقة و الحصن التركي القديم قطب للنمو المستقبلي، و بالتالي ظهور اللامركزية .

(1) – مديرية التعمير و البناء.

وثيقة رقم 04 : مخطط لبسكرة في العهد العثماني من الجهة الشمالية

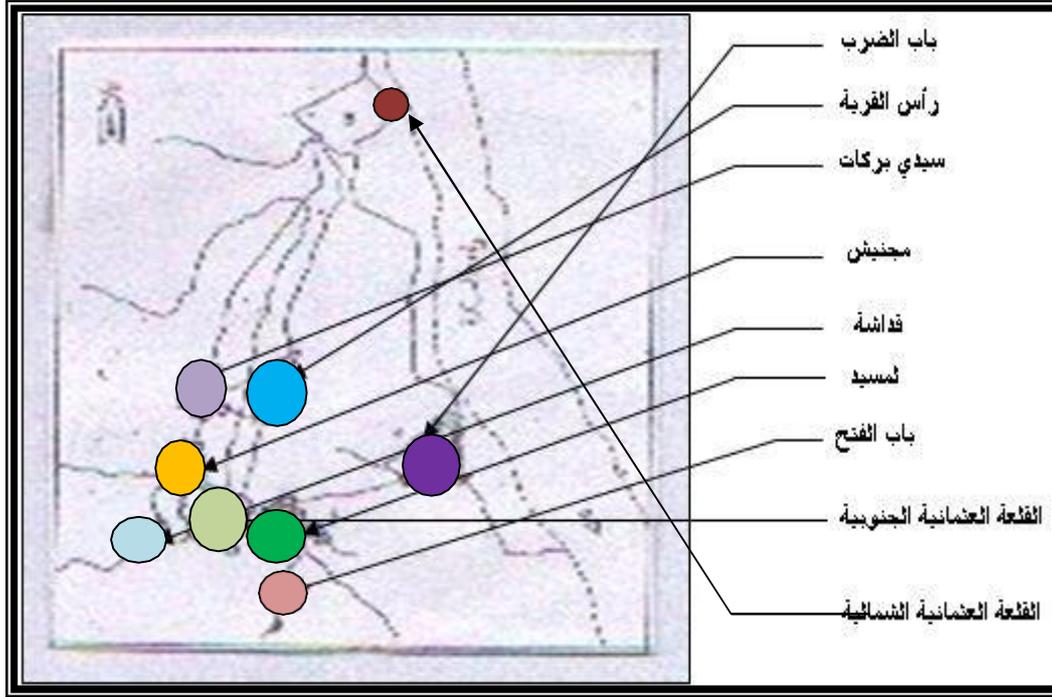


**LE DAMIER COLONIAL DE BISKRA OU L'HISTOIRE : المصدر  
DE LA MARGINALISATION D'UN CENTRE VILLE**

L. SRITI, A. BELAKEHAL, K. BOUSSORA, A.Z. SAOULI

Département d'Architecture, Université Mohamed Khider, BP. 145, Biskra, Algérie.

وثيقة رقم 05: مخطط لبسكرة في العهد العثماني من الجهة الجنوبية



المصدر: مديرية التعمير و البناء معدلة من طرف الطالب.

IV-1-2-د- مرحلة الاحتلال الفرنسي (1844 – 1962):

دخل الاستعمار الفرنسي المدينة عام 1844، و استقر أول الأمر بالقلعة التركية مركز المدينة العربية المنغلقة على نفسها، ليراقب الغلال و الخيرات و تحركات السكان، ثم أقاموا مخططهم الشطرنجي خارج المدينة العربية لعزلهم عن المعمرين، و بهذا كان هناك نسيجين<sup>(1)</sup>:

• النسيج العربي العتيق جنوب المدينة.

• النسيج الفرنسي الحديث شمال المدينة.

و نظرا لأهمية هذه المرحلة في توسع مدينة بسكرة، أردنا تقسيمها إلى عدة فترات:

(1) – مديرية التعمير و البناء.



**1-2- ظهور المنشآت الأولى:**

و هي المرحلة التي بدأ فيها تشكيل أول نواة إستعمارية للمدينة، إذ أقيمت أول مستعمرة بالشمال، قرب الحصن التركي خارج غابات النخيل، من أجل التحكم في كل القرى، عرفت خلال المدينة تطورات وظيفية أعطت نهضة عمرانية و التمركز الإستعماري، وضع بشكل شطرنجي لظروف أمنية، كما تميزت هذه الفترة بـ :

- أول ما بني بالمدينة الجديدة هو برج ,, سان جرمان ,, عام 1850، حيث أستعمل كمعسكر للجيش (تكنة )، كما أقيمت أبواب الحراسة الأربعة في الأماكن التالية :
- مدرسة ابن مالك لحسن (الطيانة سابقا).
- جبل الضلعة.
- خزان الماء قرب مقبرة النصارى .
- خزان الماء بحي العالية.و توالى البناءات، ففي سنة 1856، تم إنجاز أول مدرسة بالمدينة، بالمقر الحالي لمدرسة عبد الله دبابش (قرب مقبرة لعزيلات).
- توسع المخطط الشطرنجي نحو الشمال، جنوب حصن سان جرمان، تتفصل هذه القرية عن الحصن بحديقة (حديقة 05جويلية الحالية) .

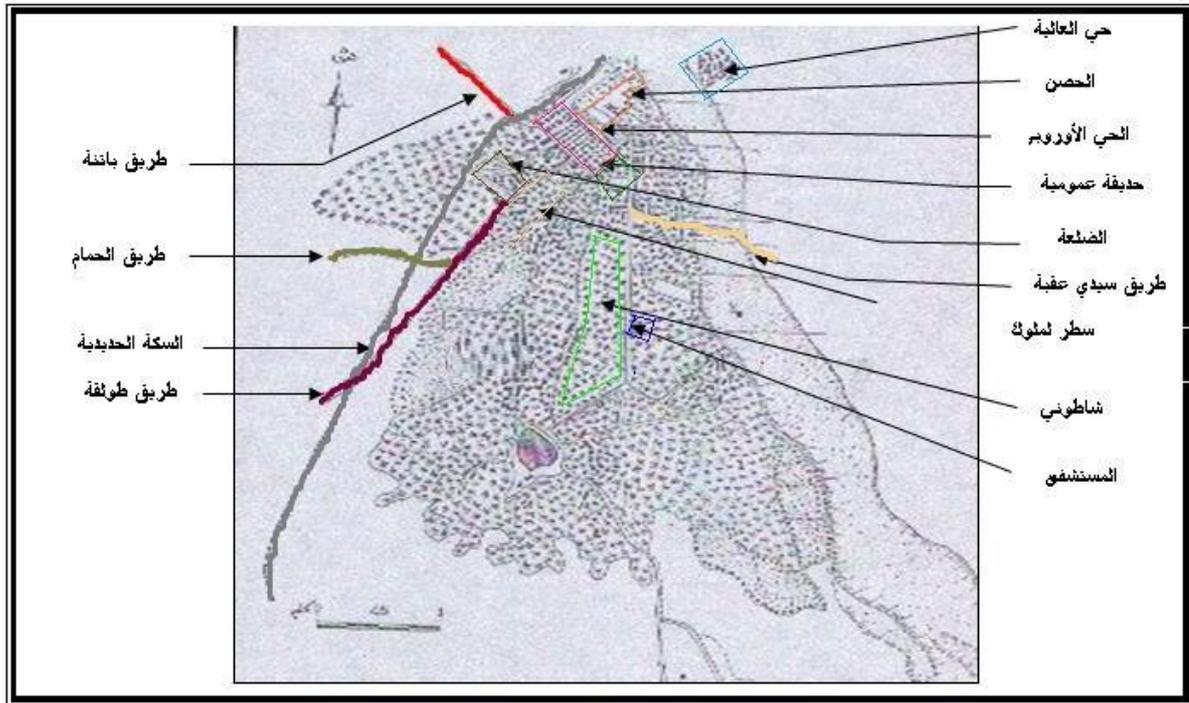
**1-3- التوسع الريفي:**

عرفت المدينة توسعا آخر نحو الشمال بنفس التخطيط يسمى بـ "التوسع الريفي"، وبقي نظام الطابق الأرضي السمة الغالبة على المساكن المنشأة، وذلك بإدماجها مع النسيج العمراني ككل عن طريق شق بعض الشوارع وربطها بالمحور الرئيسي، و تم إنشاء حدائق وممرات عمومية في الأماكن التي بقت شاغرة.

**1-4- توسع المدينة على حساب النخيل:**

ما يميز المدينة خلال فترة (1950 – 1960) هو امتداد المجال المبني نحو الجنوب، إلى الضفة الغربية للوادي، و على جانب محور الزعاطشة و الحكيم سعدان و صالح باي من جهة، و من جهة أخرى التوسع نحو الجنوب الغربي بمحاذاة السكة الحديدية، و امتداد المدينة القديمة نحو الشمال على الطول الشرقي، و ظهور قطب آخر إلى الشمال يتمثل في حي العالية (على حافة الوادي)، و هي توسعات لا تخضع لنظام هندسي معين.

وثيقة رقم 06: التوسع العمراني للمدينة خلال (1950-1962)



المصدر : مديرية التعمير و البناء معدلة من طرف الطلبة.

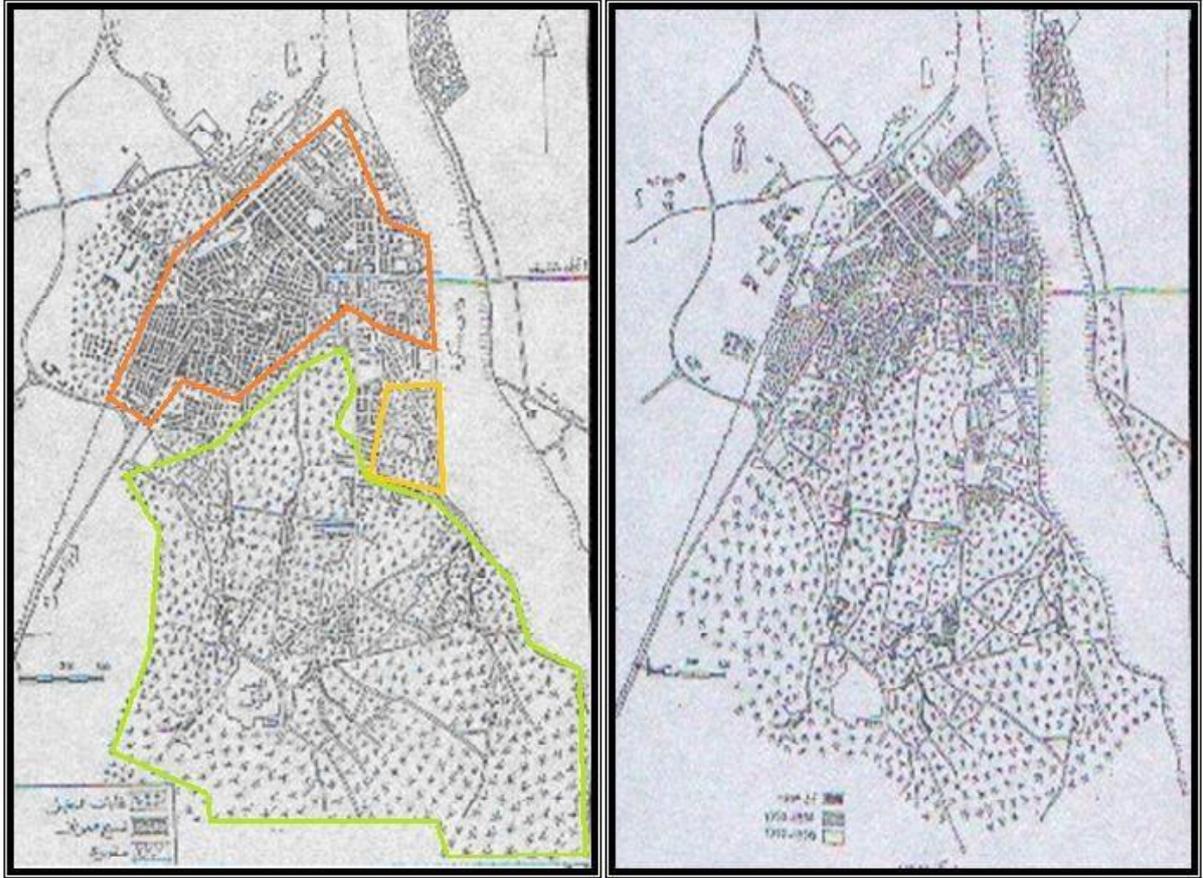
**IV-1-2- هـ - مرحلة الاستقلال (1962 - 2007):**

تم تقسيم هذه المرحلة إلى عدة فترات لدراستها.

**1- فترة (1962 - 1975):**

حيث لوحظ تكثيف لبناءات فوضوية غير مخططة في جميع أنحاء المدينة، في حين تعرضت المساكن المحاذية للوادي (حي الوادي) لانهدامات جراء الأمطار الطوفانية، التي اجتاحت إقليم الزاب عام 1969، مما زاد في حدة الطلب على المساكن و تعميق أزمة السكن، و التي كان لها أثر بالغ على هياكل المدينة الرسمية، الشيء الذي أدى إلى توسعات عشوائية لم تخضع ليد المخطط على حساب واحات النخيل. كما تميزت هذه المرحلة بغياب كلي للمخطط الموجهة للنمو الحضري، و كان توسع المدينة على طول خط السكة الحديدية، و عرفت المدينة منذ التقسيم الإداري تمدنا سريعا، تمثل في كثافة النسيج حول نهج الزعاطشة، كثافة النسيج في العالية (بناء فوضوي) المتمركز في شارع الحكيم سعدان (الضفة الغربية للوادي) ، و توسع باب الضرب، توسع خطوط السكة الحديدية نحو الغرب إذ عرفت كثافة كل الأنسجة. في هذه المرحلة إرتسمت الهيكلة العمرانية للمدينة، على شكل مروحة مع عقدة في المخطط الشطرنجي، إذ تم الفصل بين شمال و جنوب المدينة (بين المخطط الشطرنجي و بسكرة القديمة)، بواسطة المحاور المهيكلية التالية: نهج الزعاطشة، شارع الحكيم سعدان و صالح باي. و بين شرق و غرب المدينة بواسطة نهج الأمير عبد القادر و الجسور الثلاثة.

وثيقة رقم 07: التوسع العمراني للمدينة خلال (1962-1975)



مقبرة      نسيج عمراني      غابات النخيل

المصدر : مديرية التعمير و البناء معدلة من طرف الطالب 2022.

**2- فترة (1975 – 1986):**

عرفت المدينة خلال هذه الفترة حركة عمرانية سريعة و مكثفة، خاصة بعد توطين المنطقة الصناعية بالجهة الغربية من المدينة، و تقدر مساحتها بـ 177 هكتار<sup>(1)</sup>.

كما استفادت مدينة بسكرة من برنامج سكني يدخل في إطار إقامة مناطق سكنية حضرية جديدة "ZHUN" ، حيث تم إنشاء منطقتان سكنيتان جديدتان، الأولى في الجهة الغربية، والثانية في الجهة الشرقية من المدينة.

**2-أ- المنطقة الحضرية السكنية الغربية:**

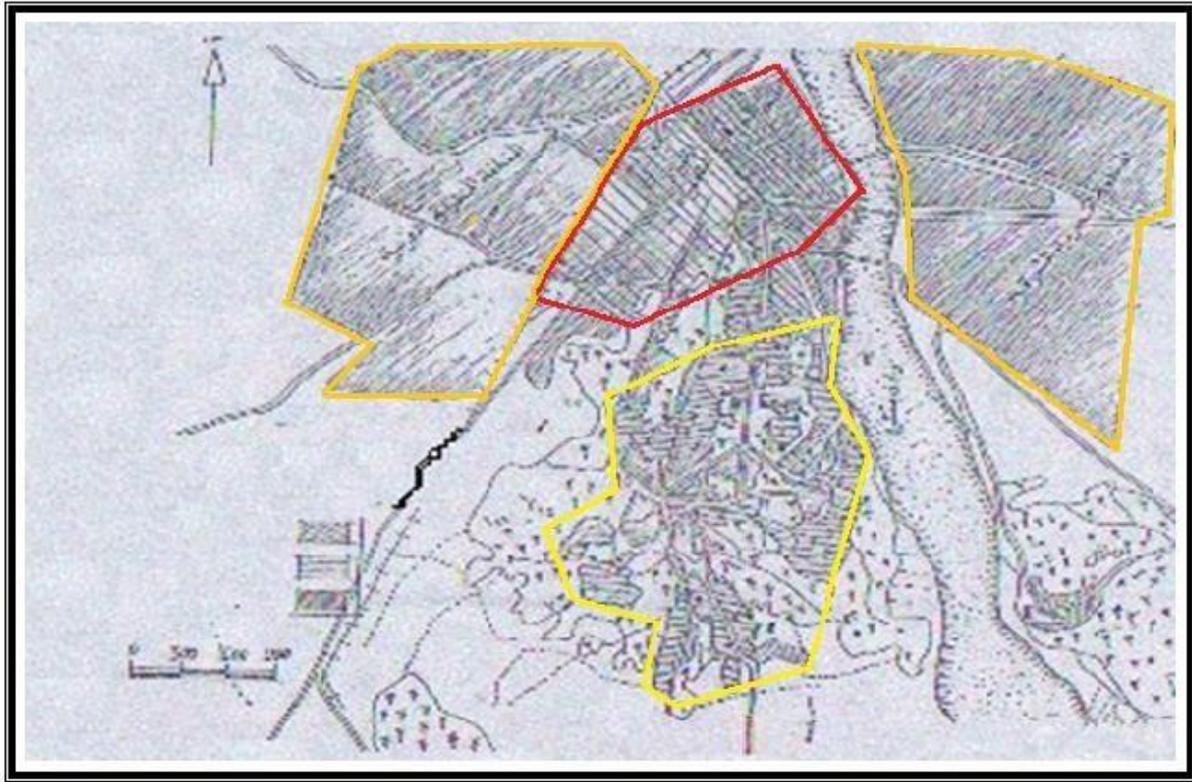
أنشأت سنة 1979 (من خلال التشريع العقاري رقم 001 الصادر بتاريخ 1979/11/24)، و هي امتداد و توسع للمدينة من جهة الغرب، ابتداءا من طريق الوطني رقم (3)، و تمتد على مساحة 100 هكتار تقريبا، و قدرة استيعابها هو 8500 مسكن.

**2-ب- المنطقة الحضرية السكنية الشرقية:**

أنشأت سنة 1979 (من خلال التشريع العقاري رقم 31 الصادر بتاريخ 1979/04/30)، و هي امتداد لمدينة بسكرة في الجهة الشرقية للوادي، تقدر مساحتها بـ 250 هكتار و طاقة استيعابها تقدر بـ 11000 مسكن. و قد برمجت المساكن بالمنطقتين الحضريتين على عدة سنوات لتصل إلى قدرتهما المحددة لهم.

(1) - مديرية التعمير و البناء.

## وثيقة رقم 08: التوسع العمراني للمدينة (1975-1996)



توسيع عمراني حتى 1978 توسيع عمراني داخل النخيل توسيع عمراني حتى 1992

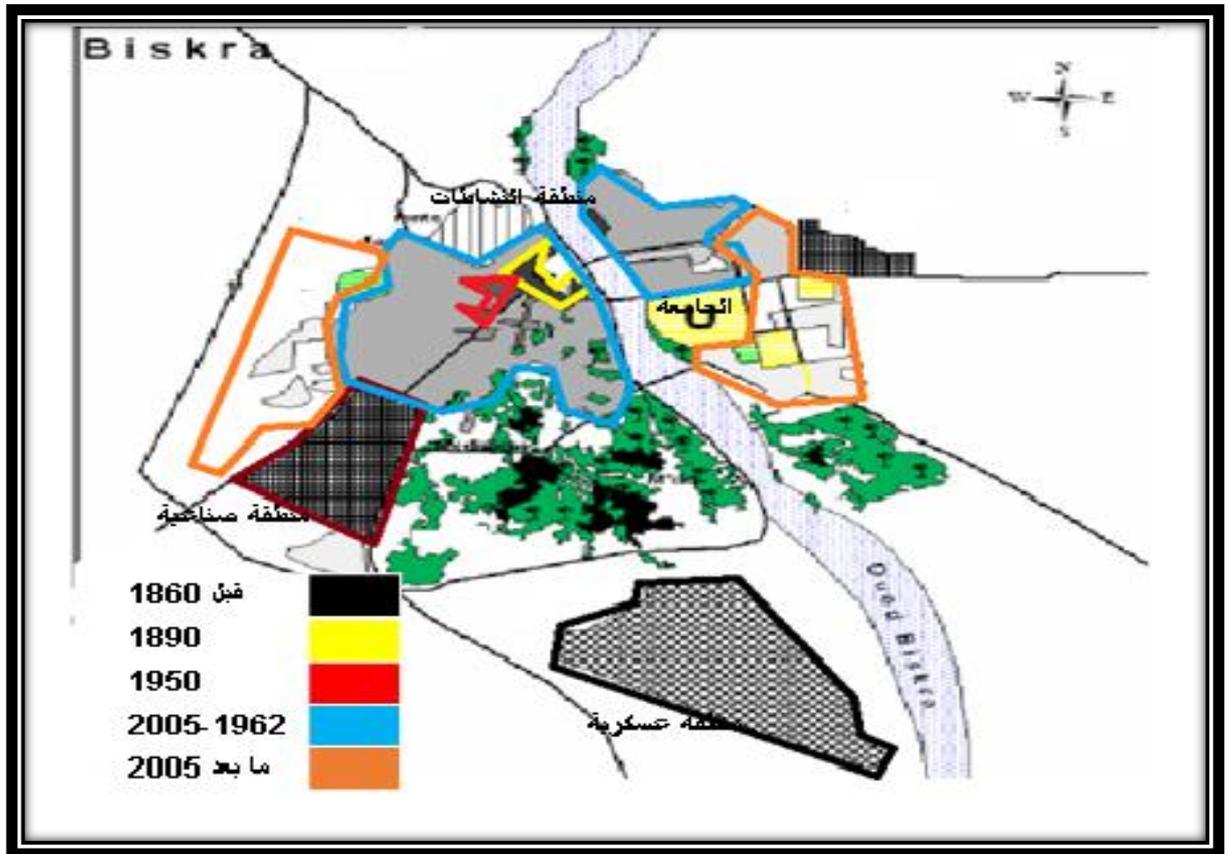
المصدر : مديرية التعمير و البناء معدلة من طرف الطالب 20220.

## 3- فترة (1986 – 2007):

و هي مرحلة حساسة تميزت بالانسحاب الجزئي لدعم الدولة في ميدان التعمير، و الإعلان عن عهد جديد يتميز بتشجيع الاقتصاد الحر، حيث ظهرت في هذه الفترة التخصيصات و هي مساهمة السكان في التعمير، و ذلك لترقية البناء الفردي.

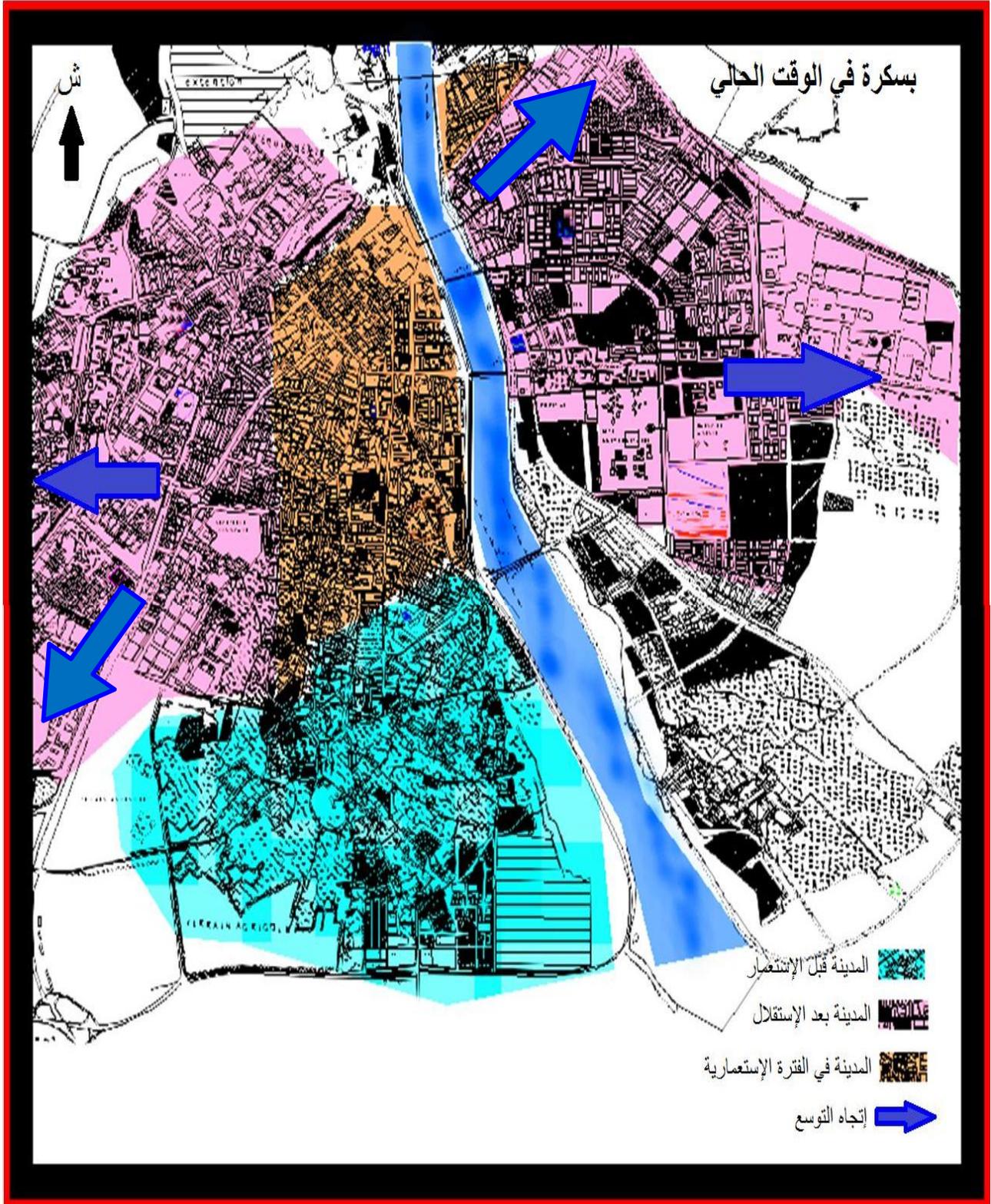
عرفت المدينة خلال هذه الفترة حركة عمرانية جد متواضعة مقارنة بالفترات السابقة، حيث استفادت المدينة من برنامج سكني يقدر بـ 3241 مسكن منها 1372 في شكل تخصيصات، تربعت على مساحة تقارب 55 هكتار، إذ يمكننا القول أن هذه الفترة هي مرحلة التوسع في شكل تخصيصات، و هذا بعد انسحاب الدولة جزئيا من ميدان التعمير، خريطة رقم 02.

خريطة رقم 02 : التوسع العمراني 1844-2016



المصدر : الطالب 2022

خريطة رقم 03: إتجاه توسع مدينة بسكرة بعد سنة 1996



المصدر : مديرية التعمير و البناء.

**V- نمط و مورفولوجية المباني :**

**V-1- نمط بناء المساكن :** إن تطور و توسيع مدينة بسكرة طوال فترات زمنية مختلفة، أعطى أشكال أحجام للمساكن متجانسة في مناطق و غير متجانسة بالنسبة للمدينة كلها، من خلال فترات التوسع، و من مجموعة عناصر أخرى بما و من حين الصور التي تشكلها عناصر المدينة فيها خصائص النسيج العمراني و الطراز المعماري، يمكننا تقسيم نوعية البناء إلى ثلاث أقسام :

**V-2- تحليل الاطار المبنى :****V-2-1- نمط النواة القديمة :**

يظهر على مدينة بسكرة كمعظم المدن الجزائرية الطابع المعماري التقليدي، و هذا من الناحية العمرانية و المعمارية :

**1- من الناحية العمرانية :**

و هو نسيج غير منظم ذو تركيبية عمرانية تعتمد على تصميم غير متجانس للنسيج، مقسم إلى أشكال هندسية بسيطة ذات أبعاد مختلفة، وجد منذ الفتح الإسلامي يتواجد بالجهة الجنوبية لمدينة بسكرة .

**2- من الناحية المعمارية :**

تتميز السكنات بنمط صحراوي تقليدي لا يتعدى إرتفاعها طابق واحد، أغلبها في حالة متوسطة إلى رديئة، و قد تكون أحيانا حسنة بعد عملية الترميم .

**V-2-2- النمط الفردي الاستعماري :****1- من الناحية العمرانية :**

هو النسيج الأكثر تنظيم ذو تركيبية عمرانية معتمدة على تصميم متجانس للنسيج، إلى أجزاء ذات أشكال هندسية بسيطة مستطيلة أو مربعة، تحتوي على وحدات الموقع شمال مدينة بسكرة منذ عام 1849، من الناحية التنظيمية، توضع بشكل شطرنجي منظم<sup>(1)</sup>.

**2- من الناحية المعمارية :**

تتميز السكنات ذات ساحة أو فناء بطراز معماري يعكس حضارة المستعمر، التي لا يتعدى إرتفاعها (ط+1) مشكلة تطور عمراني مجرد من الزخرفة، عكس المرافق التي يغلب عليها الطابع الكلاسيكي الغني بالزخارف، ذات اتجاه معماري أكاديمي (CALASSICISME) ذات بعد تاريخي .

صورة رقم : 11



صورة رقم : 12



### V - 2 - 3- نمط البناء الذاتي :

يشكل هذا النوع من المساكن الجزء الكبير للنسيج الحضري لمدينة بسكرة، مشكلا النسيج المحيطي لها (مركز المدينة) ، و هذا يعود إلى فترات التوسع التي مرت به المدينة . تتميز التجزيئات بنسيج متواصل مقسم إلى تخصيصات ذات واجهة واحدة في معظم الأحيان، و بإرتفاع نادرا ما يقل عن (ط+1) لمجالات مدمجة مع السكن ،تمتاز هذه البنايات بالتجانس من ناحية النسبة، ما بين الإرتفاع و الفتحات<sup>(1)</sup>.

صورة رقم : 13



صورة رقم : 14



**V-2-4- نمط البناء الجماعي:**

هذا النوع من السكن جاء لسد إحتياج كبير في هذا المجال و هو يخدم الجانب الكمي أكثر من الجانب الكيفي، حيث نجده على شكل مجمعات سكنية (عمارات مهيكلة بمجال عمومي ) ، تتطلب تهيئة لمجالها الخارجي (مساحات خضراء ،ساحات لعب ،و مواقف للسيارات ) ، موقع بالجهة الشرقية و الغربية للمدينة ، ظهر منذ عام 1975<sup>(1)</sup>.

**- سكنات جماعية -**

صورة رقم 16: سكنات جماعية بالعالية -



صورة رقم 18

صورة رقم 15: - 830 سكن -



صورة رقم 17



**VI- الأسباب التي أدت إلى ظهور الأنسجة العمرانية :**

إن ظاهرة التحضر التي تشهدها مدينة بسكرة أصبحت تواجه العديد من الصعوبات التي ساعدت على ظهور هذا الناتج المتنافر من التشكيلات المعمارية والعمرانية يمكن تلخيصها فيما يلي:

- ارتفاع معدل النمو الذي يفوق 3.6٪ سنويا والذي افرز مناطق من الإسكان الحضري المتدهور والفوضوي بين المتغيرات وما يعكسه من سلبيات على البيئة الحضرية، وكذلك ارتفاع الكثافة السكانية المفرطة في المدينة .
- عجز المدينة من مسايرة كل من الثوابت التقليدية العريقة والتوجهات الحديثة لنمط معيشي حضري والتميز بين المتغيرات الاجتماعية ، الاقتصادية والثقافية للمجتمع في تغيير مستمر .
- قوى شبكة عصرية تحاول ملاحقة ركب التقدم التكنولوجي، مفخمة بالواقع المر لعجز السكن المتزايد، وذلك بنقل أساليب وطرق البناء الغربية التي صممت لمجتمع غير مجتمعنا، ولها فلسفة لا تتماشى مع قيمنا وتقاليدنا ومبادئنا، متحدية بذلك المناخ ونمط العيش...، وباستعمال طرق مختلفة تماما على مواردنا المحلية.
- عدم ملائمة وضعف التطبيقات المعمارية والعمرانية الحديثة المستعملة لحد الآن لتطوير المدينة والتحويلات الحضرية، والذاكرة للنسيج العمراني بصفة عامة والمدينة بصفة خاصة.
- التضارب في استخدام الأراضي وتداخلها غير المنسجم بسبب النمو الحضري المفرط غير المنتظم وعدم القدرة على السيطرة على التوسع الحضري، واحترام مخططات التهئية والتعمير والحد من المخالفات والتجاوزات العمرانية أو إيقافها.
- عجز أجهزة المراقبة العمرانية على مستوى البلدية من أداء واجبها على أحسن وجه بسبب الاختلال في التوازن بين سرعة نمو النسيج العمرانية وقلة إمكانيات وسائل المراقبة أو انعدامها في بعض الأحيان<sup>(1)</sup>. وهناك أيضا عاملين أساسيين هما:

### VI-1- زيادة النمو الديمغرافي :

الزيادة الطبيعية للسكان : عرفت نسبة الزيادة الطبيعية بمدينة بسكرة بـ: 8.3% بين سنتي 1977-1987 لتصل إلى 2.7% بين سنتي 1987-1998، وخلال الفترة الممتدة بين 1990-1990 حيث بلغت الزيادة الطبيعية 47633 نسمة وقد سجلت أكبر زيادة طبيعية سنة 1992 حيث قدرت بـ: 5111 نسمة وهذا راجع إلى:

- ارتفاع معدل الخصوبة
- تحسين مستوى الصحة

### VI – 2-الهجرة:

تعتبر الهجرة إحدى العوامل الأساسية التي أسهمت في ظهور الأنسجة الحضرية الحديثة فبعد 1974 لعبت الهجرة الريفيه دورا كبيرا في النمو السكاني بمدينة بسكرة<sup>(1)</sup>.

#### الجدول رقم (05): يبين عدد المهاجرين لسنتي 1977-2008:

السنة	عدد المهاجرين
1977	7698
1987	12387
1998	20698

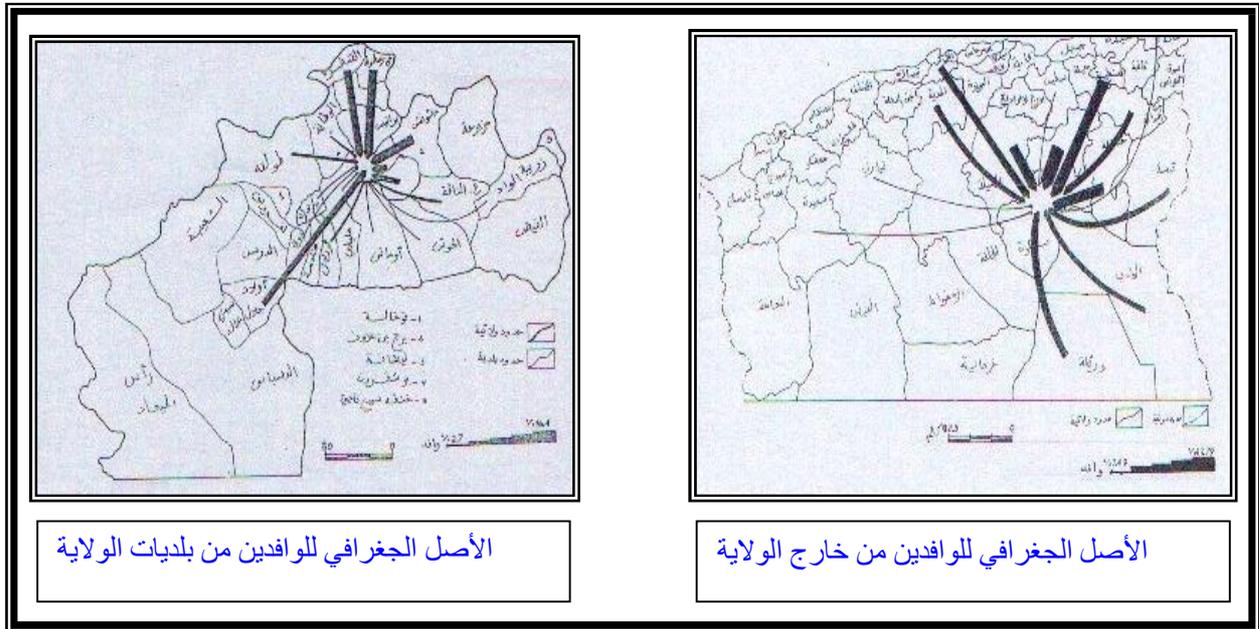
**المصدر: PDAU 2008**

#### وأسباب الهجرة إلى مدينة بسكرة هي :

- ◆ الموقع الاستراتيجي من الناحية الجغرافية للمدينة، حيث تشكل ممرا طبيعيا يربط الشمال بالجنوب مما جعلها ملتقى الطرق ، ومركز للتبادل التجاري بين كل جهات الوطن.
- ◆ المكانة الإدارية: بعد أن أصبحت سنة 1974 م مركز للولاية زادت أهميتها الإدارية الشيء الذي زاد من أهميتها في باقي المجالات.
- ◆ إقامة المنطقة الصناعية سنة 1975 وانطلاق المؤسسات الصناعية في العمل سواء العمومية أو الخاصة.
- ◆ الظروف الاقتصادية والاجتماعية ومما ينجم عنها مشاكل والبحث عن حياة أفضل.
- ◆ الظروف الأمنية التي عرفتها البلاد بعد إلغاء المسار الديمقراطي سنة 1992 .

كما تجدر الإشارة إلى أن هناك هجرة يومية من وإلى مدينة بسكرة ، حيث ينتقل العمال من سكان المدينة إلى أماكن عملهم خارج البلدية سواء في قطاع الخدمات (تعليم،صحة) أو العمل في المؤسسات العامة أو الخاصة أو في الفلاحة وتقابل حركتهم حركة معاكسة يقوم بها سكان البلديات المجاورة (الحاجب ، لوطاية، ليشانة ، طولقة، برج بن عزوز، مخادمة، اوماش، امليلي، اورلال، ليوة، لوطاية، سيدي عقبة ومشونش...)، للالتحاق بمركز عملهم أو الاستفادة من الخدمات المتوفرة لسكان مقر الولاية، هذه الهجرة اليومية قد تتحول إلى هجرة دائمة بعد استقرار المهاجرين اليوميين بالقرب من مراكز عملهم للتخلص من مشقة التنقل اليومي إلى المدينة(1).

### الوثيقة رقم 09: تبين الأصل الجغرافي للهجرة



المصدر : مديرية التعمير و البناء.

### خلاصة الفصل

بعد الدراسة التحليلية لمدينة بسكرة، ووقوفنا على مختلف محطات نموها وصولاً، إلى يومنا هذا وجدنا أن مدينة بسكرة شهدت نمواً عمرانياً سريعاً، من الفترة التي سبقت الاحتلال وبعده، وهذا في جميع المجالات باحتلالها موقع الريادة في سلم الولايات ذات النشاط الفلاحي، من خلال احتوائها على ثروة نخيل هائلة، كل هذا ساهم في تطور سريع للبنية العمرانية للمدينة بصورة غير مدروسة الذي أثر سلباً على النمو السليم لهذه البنية وهذا ما نلاحظه من خلال:

- ظهور أشكال عمرانية متضاربة وغير متجانسة فيما بينها وهذا لاختلاف طبيعة أنسجتها وكذا مرجعية نشأتها.
- عدم التحكم في النمو السكاني ومسايرته بسبب ارتفاع الهجرة بحثاً عن العمل.
- تهميش الجانب الجمالي للمدينة وعدم التركيز على ادق تفاصيل العناصر المكونة للمدينة.

## الدراسة التحليلية للمدينة

### مقدمة :

1. - الموقع
2. - الخصائص العمرانية
3. - التحليل العمراني للارصفة
4. المسالك
5. مرحلة التشخيص
- a. القطاعات التحليلية للدراسة
  - موفولوجية البناء و أنماط السكن
  - القطاع الأول
  - القطاع الثاني
  - القطاع الثالث
  - القطاع الرابع
  - القطاع الخامس
  - القطاع السادس
  - القطاع الثامن
  - القطاع العاشر
6. تحليل عام
7. خلاصة الفصل

## مقدمة:

لقد وصلنا إلى مرحلة في تطورنا التقني حتى أصبحت لدينا القدرة على تشكيل البيئة و النسيج العمراني الذي نحتاجه أو غيره ، لدرجة لا يمكن إصلاحه و ذلك حسب استخدامنا لهذه القدرة، إذ يجب علينا السيطرة على هذه القرار و صبه في الظروف الملائمة لخدمة البيئة و النسيج العمراني.

إن الحجم الكبير الذي وصلت إليه بعض المدن و التوسعات التي تشهدها كافة المدن الأوروبية و العالم الثالث يرجع إلى التقدم التتموي و النمو الديموغرافي، و كذا النزوح الريفي إلى المدينة بأعداد كبيرة، إضافة إلى التطور التكنولوجي و توفر التجهيزات، و تقديم أحسن الخدمات داخل المدن، و اعتمادها على أدوات التعمير الحديثة التي أعطت نتائج لا بأس بها من حيث التنظيم و المنظر الجميل و الراحة النفسية للسكان داخل المدن، و لما كان استعمال هذه الأدوات و القوانين بشكل يخالف الأهداف المرسومة لها، وقع إخلال التوازن في المجال العمراني و مجالات استخداماته و ظهور العجز في تلبية حاجيات السكان في المراكز الحضرية و كذا التوازن الغير متكافئ للمنشآت العمرانية.

إن المدن الجزائرية تعاني كثيرا من المشاكل العمرانية المختلفة إذ تختلف هذه المشاكل و تتأزم من منطقة إلى أخرى حسب خصائصها الطبيعية، المناخية و الاقتصادية و تاريخها... الخ.

كما نذكر منها مدينة بسكرة ، التي تعاني من مشاكل متعددة ،و المتسبب فيها بشكل كبير هو الإنسان ، إذ أصبحت هذه المدينة تفتقد إلى تهيئة مجاله مريحة، حيث التهيئة و التحسين غائبان و مهملان.

إن مختلف التدخلات على مدينة بسكرة كانت تحكمها حتميات اقتصادية و اجتماعية، لكنها منجزة بطريقة بيروقراطية و موجهة، مما أدى إلى نسيج حضري هجين و غير متناسب و هذا واضح و جلي في المخطط التكويني و الوظيفي للمدينة.

إن إعادة التفكير في جروح المدينة عن طريق توقيف التوسع المجالي و توجيه جميع الجهود إلى إعادة التفكير في المدينة بحدودها الحالية واعطاءها وجها جديدا من خلال التهيئة العامة .

**1- الموقع:****مخطط الحالة القائمة**

مدينة بسكرة مكونة من عديد الكتل السكنية و العمرانية المختلفه التي بدورها تفصلها شوارع ضيقة وغير مستقيمة بالإضافة إلى وجود ساحات ما نتج عن ذلك الطرقات الرئيسية و الثانوية و الثالثية و الازقه الغير المنتظمة ما انعكس سلبا على كل العناصر الحضرية المكونة للنسيج العمراني و بالاحص الأرصفة التي تناولها موضوع بحثنا .

**2- الخصائص العمرانية:**

- بما أن مجال الدراسة له عديد من الخصائص العمرانية المتمثلة في:
- ✓ ابراز العلاقة بين النسيج الحضري و الأرصفة بما ينص عليه القانون.
  - ✓ مدى تأثير الأرصفة في تشكيل النسيج الحضري للتعرف على جميع مكونات و عناصر النسيج الحضري.
  - ✓ ابعاد الشوارع عامل متحكم و رئيسي في تواجد الأرصفة او ضمنها.
  - ✓ تقدير المساحات الخضراء ضمن الارصفة.
  - ✓ تقدير الشوارع يكون متناسبا لتفادي ضيقها خاصه ان معظم الشوارع بدون ارصفة.
  - ✓ مراعات الارتفاقات في تصميم المباني و الطرق و الارصفة.
  - ✓ احترام المقياس الإنساني المتمثل في: تصميم المباني وهيراركية الفضاءات، تجسيد عامل الحرمة بشكل كبير في المساكن والفضاءات كما في المينة ككل.
  - ✓ مراعاة المباني و الشوارع الحضرية و الأرصفة بما يساعد في سهولة تصريف المياه.
  - ✓ التمييز بين مختلف العناصر الحضرية.
  - ✓ استعمال العناصر المميزة في التصاميم الحضرية خاصة الأثاث الحضري.

**3- التحليل العمراني للأرصفة :**

- ✓ مميزات الموضع : يتميز المظهر العام بتنوع في أشكال البنايات و الشوارع يكسر المظهر العام للمدينة،أما النسيج الحضري فهو متجانس فيما بينه ومتأقلم

مع المدينة، في الاحياء الحديثة و السكنات الجماعية و فوضوي وغير منظم في العديد منها حيث ان العناصر الحضرية لا يتم مراعاتها بالقدر اللازم مما اثر على شكلها العام .

✓ - الشبكات و المنشآت القاعدية :

✓4-1- شبكة الطرق : يستفيد التجمع ككل بشبكة مهمة من الطرق تربط بين مختلف تجمعاته العمرانية ببعضها البعض ، كما تربط التجمع بحد ذاته مع باقي الإقليم ، و هي موزعة بمختلف أنواعها الوطنية ، الولائية و البلدية و غير المصنفة على بلديات التجمع كما هي موضحة بالجدول :

✓ الجدول رقم1: وضعية شبكة الطرق مدينة بسكرة :

شبكة الطرق و الأرصفة حيث نجد نسبة الأرصفة في المحيط العمراني 2.2%				
طرق وطنية (كلم)	طرق الرئيسية	طرق الثانوية	طرق الثالثية	طرق غير معبدة
مزدوجة (الرصيف على الجانبين + الجزيرة الوسطية )	مزدوجة (الرصيف على الجانبين + الجزيرة الوسطية )	الرصيف في كلا الجانبين	جزيرات داخل العمارات و التحصيصات و التجهيزات العمومية	غير موجودة اصلا
الطريق الرصيف 35.3 كلم	12كلم	18كلم	28كلم	18كلم

من خلال دراستنا التحليلية لمدينة بسكرة بقطاعاتها المختلفة حيث تم وضع تقسيم للأرصعة حسب الحالة الحالية : **جدول رقم 2 : يبين تقسيم الأرصفة حسب الحالة الحالية لمدينة بسكرة**

أنواع الأرصفة في مجال الدراسة	مواصفاتها	حالتها	مساحاتها	التهيئة	حركة المشاة
ارصفة مهيكلة بطريقة تصميمية	-التجهيزات - السكنات الجماعية -التحصيصات - الطرق الرئيسية و الثانوية	جيدة /متوسطة	56%	-التشجير- التبليط - الانارة العمومية -الأثاث الحضري - إشارات المرور - اللوحات الاشهارية	كثيفة الى المتوسطة

ارصفة غير مهيكلة	- السكنات الخاصة - السكنات الفوضوية	سيئة	15%	التشجير و الانارة العمومية	ضعيفة
شوارع بدون ارصفة	الازقة السكنات الفوضوية		20%	التشجير عشوائي	/
الأرصفة المصممة للساحات العمومية	الساحات العمومية	جيدة / متوسطة	09%	مهينة جيدا	حركة كثيفة
الأرصفة في الازقة الضيقة	خارجة عن كل المعايير			/	ضعيفة

تصنيف حالة الأرصفة جيدة و متوسطة ... حسب الحالة الفيزيائية لها اما بالنسبة للمعايير فكلها غير خاضع للمعايير التقنية للانشاء و تصميم الارصفة

× هيراركية المجال: الأرصفة التي تحد الشوارع و الطرق الساحة العمومية هي كلها نفسها لها شكل واحد و تهيئة واحدة فيه حركة كثيفة و متوسطة و ناتجة عن مختلف النشاطات التجارية و الخدمات و توجد خارج المناطق السكنية أما بالنسبة للساحات شبه العمومية فهي تكون أقل حركة من سابقتها وهكذا حتى نصل إلى الفضاء الخاص و المتعلق بالمساكن.

#### 4- المسالك:

✓ شبكة الطرق ونظام الحركة: نسيج المدينة وشبكة الطرق ضيقة عموماً، أما فيما يخص الساحات فهي تكون في نقطة التقاء وتقاطع عدة طرق خاصة بالحركة (شارع ، أزقة، دروب) والحركة في الأزقة والدروب الضيقة تخص المشاة وتتم الحركة فيها و اغلب هاته الازقة الضيقة لا تحتوي أصلاً على ارصفة . أما فيما يتعلق بالهيراركية على مستوى الطرق التي فيها الحركة كبيرة والعمومية وأهله بالنشاطات والحركة الميكانيكية ثم الأزقة حيث يكون التدفق أقل من الطرق وفي الأخير تأتي الدروب التي تكون الحركة الميكانيكية معدومة، وخاصة بالسكنات المشتركة فيه وهو مساحة خاصة ومحترمة وهذا يجعل الارصفه خارجة عن كل المعايير و القوانين محتمة ان تتماشى مع الازقة و الدروب و تتشكل باشكالها .

- ✓ **الدراسة الموصولية:** تميزت طريقة تنظيم الموصولية في عدة أنواع من المسارات منها الموصولة ببعضها و منها المنفصل حسب النسيج العمراني و و الطرقات .
- ✗ **الأزقة:** وهي عناصر اتصال احياء المدينة تتميز بالضيق والالتواء .
- ✓ **الساحات:**
- ✗ **ساحات تجارية:** حيث وجدنا من خلال الدراسة ان عديد من الأرصفة مستغلة بطريقة غير قانونية كمساحات تجارية ( البخاري/الزقاق/ سوق العصر) ما جعلها تعدي على الأرصفة و المشاة.
- ✗ **ساحات داخلية:** وتكون داخل التجمعات السكانية حيث تنتج من تقاطع مجموعة من الممرات وتشكل مجال وسطي وتخصص هذه الساحات لممارسة الألعاب خاصة داخل التحصينات و السكنات الجماعية .

### 5- مرحلة التشخيص:

تعد هذه المرحلة مهمة جدا في إعطاء نظرة شاملة حول القطاعات ، فعند قيامنا بهذه الخطوة لم نتمكن من الحصول على هذه الدراسات من مختلف الإدارات نظرا لعدم وجود دراسات حديثة للمدينة التي تجسد الوضع الراهن للمدينة. لذلك التجأنا إلى المعاينة الشخصية عن طريق الخرجات الميدانية والتي تمت بمعاينة تقريبية لجميع القطاعات قي المدينة، ومما زاد من صعوبة هذه العملية التغطية الكبيرة لمجال الدراسة وقد تمت هذه الخرجات في عدة مراحل حتى نقوم بدراسة حقيقية للاحتياجات و المشاكل، وقد كانت نتائج هذه الخرجات كما يلي:

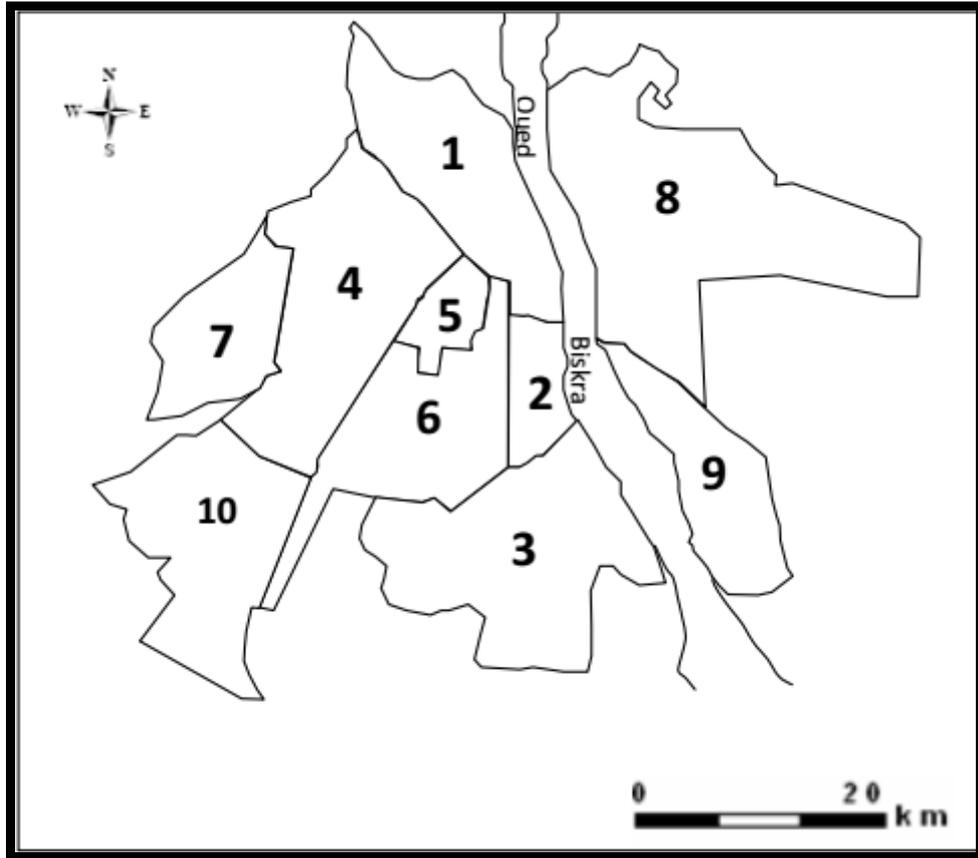
**تحديث الوضع القائم:** بعد الدراسة التحليلية والميدانية للمدينة تقسيم المدينة الى 10 قطاعات لتسهيل عملية التحليل وذلك استنادا لعدد من العوامل :

- الطرق الرئيسية و الشوارع المهيكلية
- الاحياء القديمة
- الاحياء التي لها خصوصية خاصة الاحياء التجارية( البخاري/الزقاق/ سوق العصر)

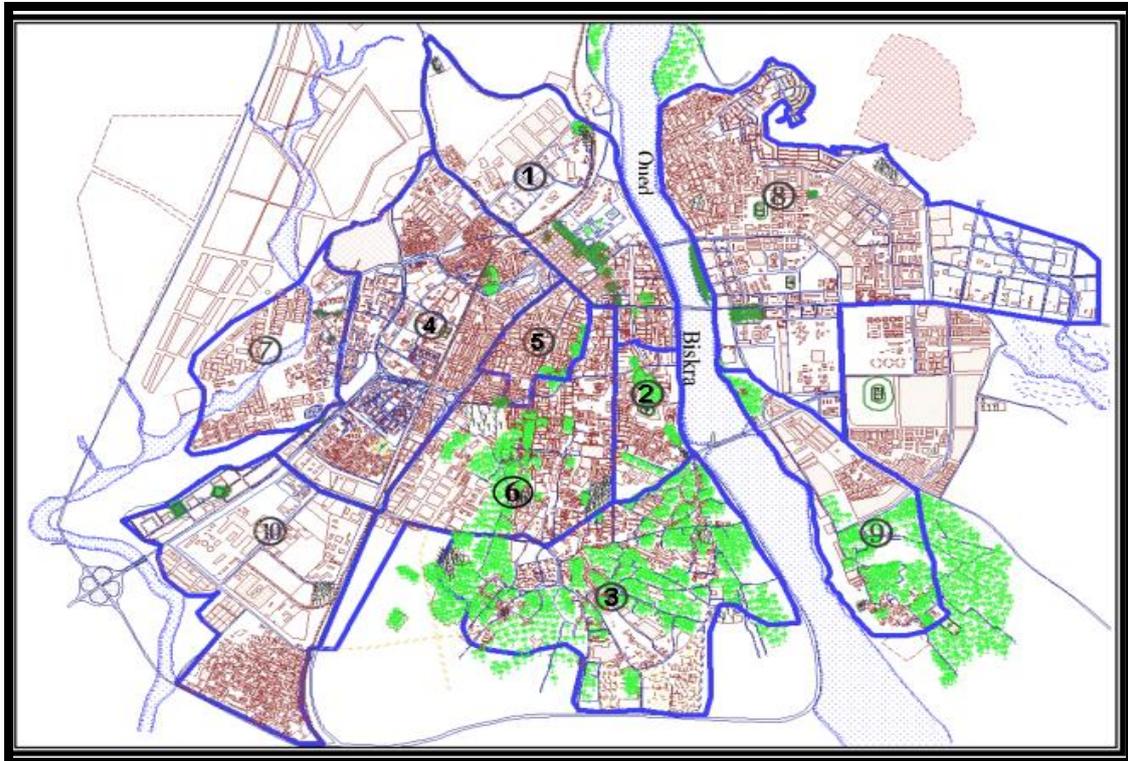
- مراحل التطور العمراني .
- مورفولوجية البناء.
- أنماط السكن.

### القطاعات التحليلية للدراسة:

- القطاع الأول : حي المحطة - وسط المدينة - منطقة التجهيزات - حي الضلعة - تخصيصات خذايرية - حي سونلغاز
- القطاع الثاني: حي السلام - المصلى - حي الاخوة بركات - حي البدر -
- القطاع الثالث : المسيد - بوعصيد - لبشاش - باب الضرب - باب الفتح - قداشة - غابة الترك
- القطاع الرابع : حي فرحات - خبزي - الاودهار و الاستقلال - حي المجاهدين
- القطاع الخامس : سطر الملوك - رزيق - الخملة - مغزي - بن قانة - العطيلة - سايجي - كبلوتي - حفرة كريط
- القطاع السادس: سيدي بركات مزنيش - منشي - الرمشي - البخاري 2/1 - راس القرية - جنان بن يعقوب
- القطاع السابع : ZHUN الغرب
- القطاع الثامن : حي العالية الشمالية
- القطاع التاسع : فلياش
- القطاع العاشر : المنطقة الصناعية - سيدي غزال



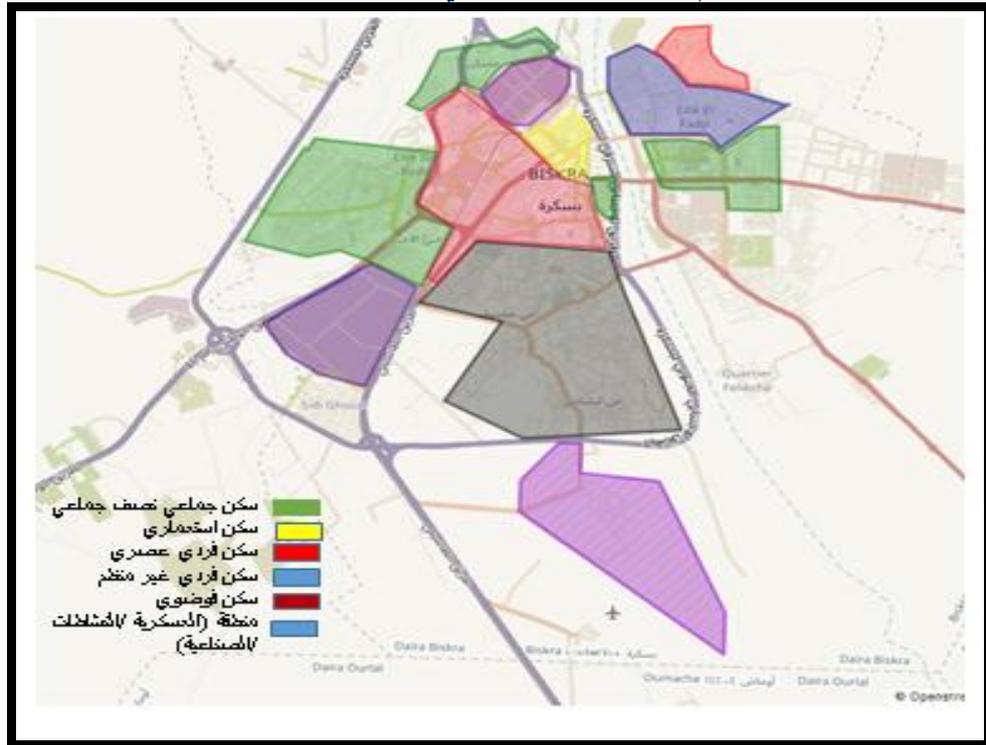
خريطة رقم 1 : توضح القطاعات الدراسة في مدينة بسكرة المصدر pdau1998 بسكرة



خريطة رقم 2 : مخطط القطاعات الدراسة لمدينة بسكرة المصدر: DUC بسكرة

مفولوجية البناء و أنماط السكن :

خريطة رقم 3 : أنماط السكن في مدينة بسكرة

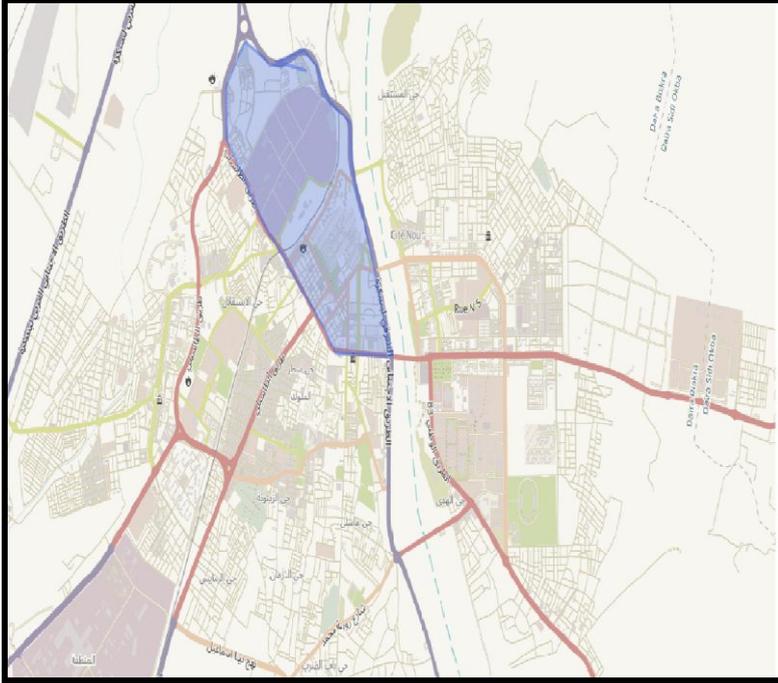


المصدر : مذكرة الدكتوراه للدكتور فؤاد بوزرحح+ معالجة الطالب

حالة الارصفة	القطاعات	عدد السكنات	الحي	أنماط السكن
خارجة عن المعايير	3 قطاع	300	حي مسيد رأس القرية ، قداشة ، سيدي بركات ، مزنيش البلدة القديمة	سكن فردي التقليدي
	1 قطاع		الحي الاستعماري	سكن فردي الاستعماري
	القطاع 10/8/6/5/4/2	245000	حي ستار ملوك ، المدينة البخاري ، داليا ، دلع ، الأخوة ، مصلى ، ش بدر ، حارة الواد ، حارة جواد سيدي غزال.	السكن غير المنظم
	7/9/8/4 قطاع	8000	عقارات حي الإسكان حي المجاهدين ، تقسيم فرحات. حي بن طالب	سكن فردي حديث
	1/8/7/4 قطاع	10000	مدينة 700 سكن ، 1000سكن ،العاليه. الكورس. الازدهار	السكن الجماعي و نصف جماعي
خارجة عن المعايير	8 قطاع	360	العالية الشمالية	السكن الفوضوي

جدول رقم 3 : أنماط السكن و موقعها في القطاعات في مدينة بسكرة

## 1- القطاع الأول :

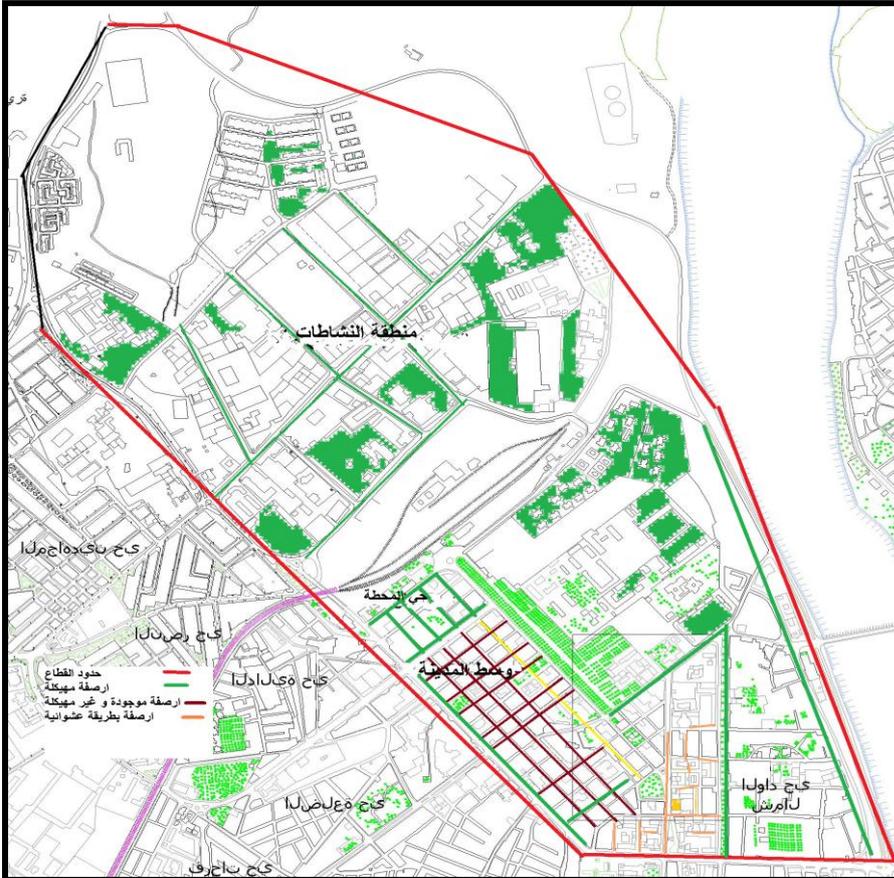


خريطة رقم 4 : تبين موقع القطاع الاول في مدينة بسكرة

**\*المركز الأوروبي:** يعرف هذا الحي بالنمط الاستعماري المخطط و يقع في مركز المدينة و يتميز بشوارعه المنتظمة و جزيراته المربعة، و بسبب موقعة المركزي يعرف كثافة تجارية كبيرة و هناك بعض السكنات التي مازالت تشغل منذ الفترة الاستعمارية إلى غاية وقتنا الحالي و الملاحظ على العديد من المساكن أنها فقدت الوظيفة السكنية و أصبحت التجارة هي الغالبة.

**\* الضلعة:** و هو قطاع ينقسم إلى قسمين الضلعة القديمة في الجهة الشمالية و الضلعة الحديثة في الجهة الجنوبية، فحي الضلعة القديمة يتميز بالنمط التقليدي لذلك لا تعرف كثافة تجارية وحالة الأرصفة فيه في حالة جيدة رغم عمليات البناء و الترميم التي تشهدها و التي سمحت بتطور الجانب التجاري بدل السكني. أما الضلعة الحديثة فتعرف نمط بناء حديث فردي ساعد في تكوين أرصفة في حالة جيدة.

تميز الرصيف في هذا القطاع بحالة متوسطة نسبيا نجد بعض المناطق التي يكون فيها ذو أبعاد صغيرة عرض الرصيف أحيانا إلى 0,5م مقارنة بأرصفة القطاعات الأخرى خاصة الحديثة النشأة ، مع العلم أن الحركة دائمة فيه بشكل كبير خاصة في الفترات الصباحية المسائية هذ بسبب المحلات التجارية و في مناطق أخرى تكون الأبعاد كبيرة تصل حتى 4,5م مع وجود مشكل لتنقل السيارات على جانبي الرصيف لكونه لا يتلائم من حيث الأبعاد و الكثافة المرورية أمرت الوظيفة التجارية بشكل كبير على رصيف و أصبحت تشكل مصدر ازعاج كبير لسكان خاصة الساكنين بالقطاع بحد ذاتهم تبين تعدي التجار على الرصيف و أصبحت السلع تشكل حاجز يمنع مرور الراجلين بالإضافة إلى غياب تام للثلاث الحضري.



خريطة رقم 5: تبين حالة الأرصفة في القطاع الاول



صورة رقم 2 : توضح عدم وجود الرصيف



صورة رقم 1 : تبين حالة الارصفة في القطاع



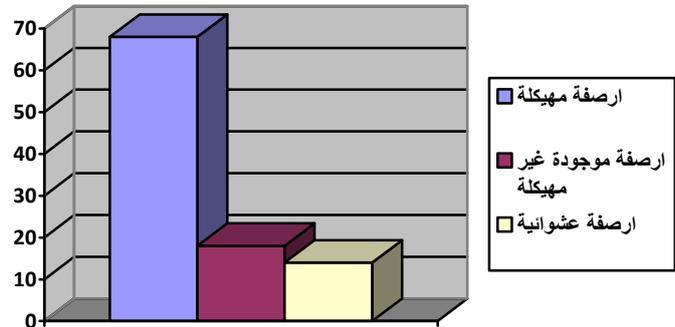
صورة رقم 5 : تعدي التجار على الطرق و الارصفة



صورة رقم 4 : تاثير التجارة على الرصيف

جدول 4 : يبين حالة الأرصفة بالنسب بالنسبة الى المساحة الاجمالية للارصفة في القطاع

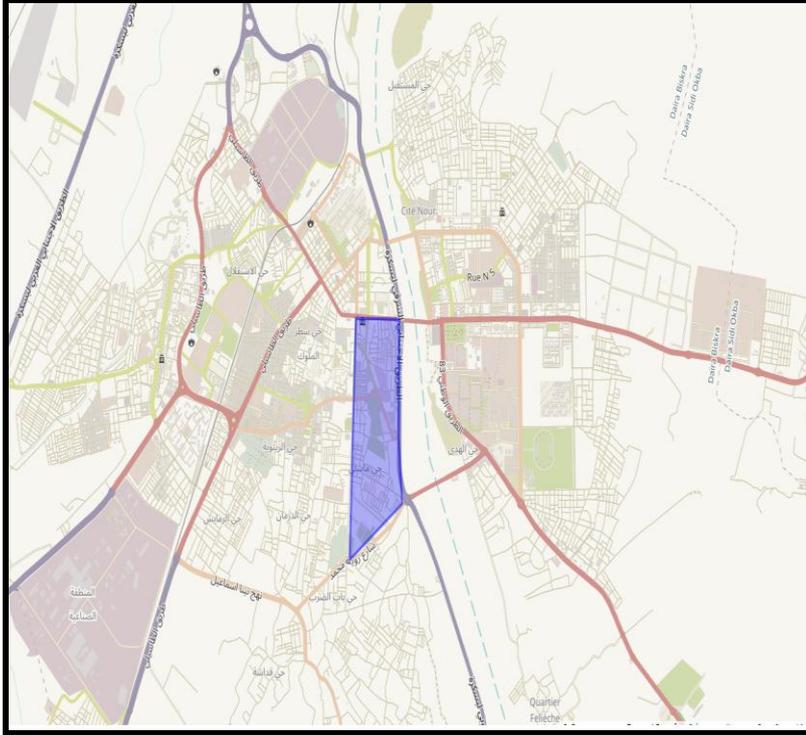
ارصفة عشوائية	ارصفة موجودة غير مهيكلة	ارصفة مهيكلة
%14	%18	%68



رسم بياني رقم 1 : حالة الأرصفة في القطاع الاول

القطاع الثاني :

خريطة رقم 6 : موقع القطاع الثاني في مدينة بسكرة



حي البدر: نسجل سيطرة السكن الفردي بنسبة 76% من إجمالي المساكن ، أما النسبة الباقية أستحوذ عليها السكن الجماعي بـ 24% يغلب على هذا القطاع النمط الفردي التقليدي (حي رأس القرية)، الذي يتميز بشوارعه الضيقة، لذلك لم تعرف الأرصفة اهتماما كبيرا به عدا بعضها الموجه للاحتياجات اليومية الضرورية للسكان في الشارع الرئيسي .

السكنات الفردية الحديثة مبنية حديثا حيث يشهد الحي إعادة كبيرة للبنىات القديمة أصبحت تشكل عامل سلبي جدا على الرصيف ، فنلاحظ في هذا القطاع أن الأرصفة التي تكون بمحاذاة هذ البنايات محتلة كليا ببقايا مواد البناء والأوساخ و الغياب التام للتشجير المنتظم ، مساحات خضراء عشوائية على الرصيف ، غياب تام للوحات الاعلانية والارشادية ، غياب تام للتأثيث الحضري للرصيف ، استغلال الرصيف لركن المركبات الثقيلة بدون نظام ، الشيء الوحيد الإيجابي في هذ المنطقة هو توفر الإنارة ، من حيث الأبعاد نجد أن عرض الرصيف يتراوح بين 1,5م الى 4.5م) ذو حافة مهذمة في جل اطراف الحي.

أما في الجهة الشمالية للحي HLM يتواجد النمط الجماعي تم استغلال سكنات العمارات لعيادات الطبية ، حيث تم تحويل العديد من الشقق لمكاتب محامين و عيادات طبية، ما جعله ذا أهمية كبيرة في المدينة و تحضى الأرصفة باهتمام خاص من طرف المواطنين.

حي الوادي: يضم هذا القطاع حي الوادي الجنوبي، فأغلب مساكنه جماعية حديثة معظمها مستغلة للتجارة الخدمية والمتمثلة في المحاماة و الطب، و محطة نقل المسافرين لبدايات بسكرة الشمالية ما جعله حي ذا أهمية كبيرة و حركة مشاة كثيفة و اما حالة الأرصفة فيه حسنة الى جيدة و خاصة في الشوارع الرئيسية

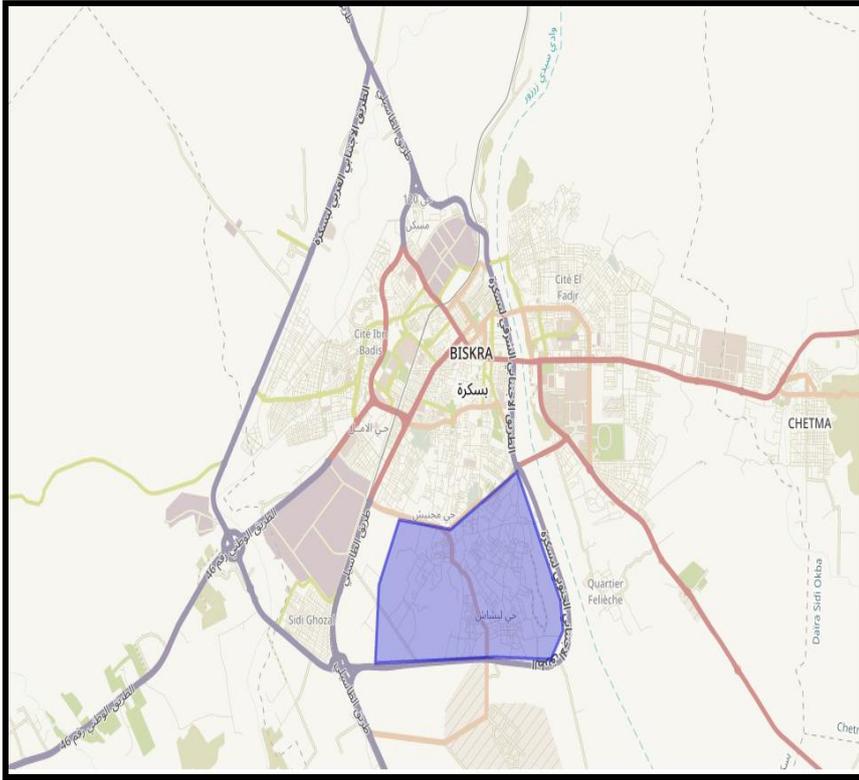


صورة 6 : تبين الرصيف داخل القطاع



صورة رقم 7: حاله الرصيف في حي البدر

القطاع الثالث



خريطة رقم 7: موقع القطاع الثالث في مدينة بسكرة

المدينة القديمة:  
تقع جنوب مدينة بسكرة و ما يميزها هو النمط التقليدي الساند خاصة في أقصى الجنوب (قداشة، باب الفتح) أين وجدنا المباني في حالة مندهورة .

- الوضعية الحالية للمدينة القديمة(بسكرة

القديمة):

من الوضعية الحالية للنسيج العمراني للمدينة القديمة وحالة بناياتها يمكن تصنيف نوعين من الأنسجة العمرانية التي تميزها:

1- النسيج العمراني التقليدي: ويتميز هذا

النسيج بـ:

- غياب الهيكلة العمرانية.
- مواد بناء تقليدية مشكلة أساسا من الجريد والطين.
- تظهر البنايات على شكل كتلة واحدة صماء لا يزيد ارتفاعها على (ط+1) .
- تأخذ واجهات عمرانية بسيطة تحتوي على أبواب ونوافذ ضيقة ومتداخلة مع غابات النخيل.

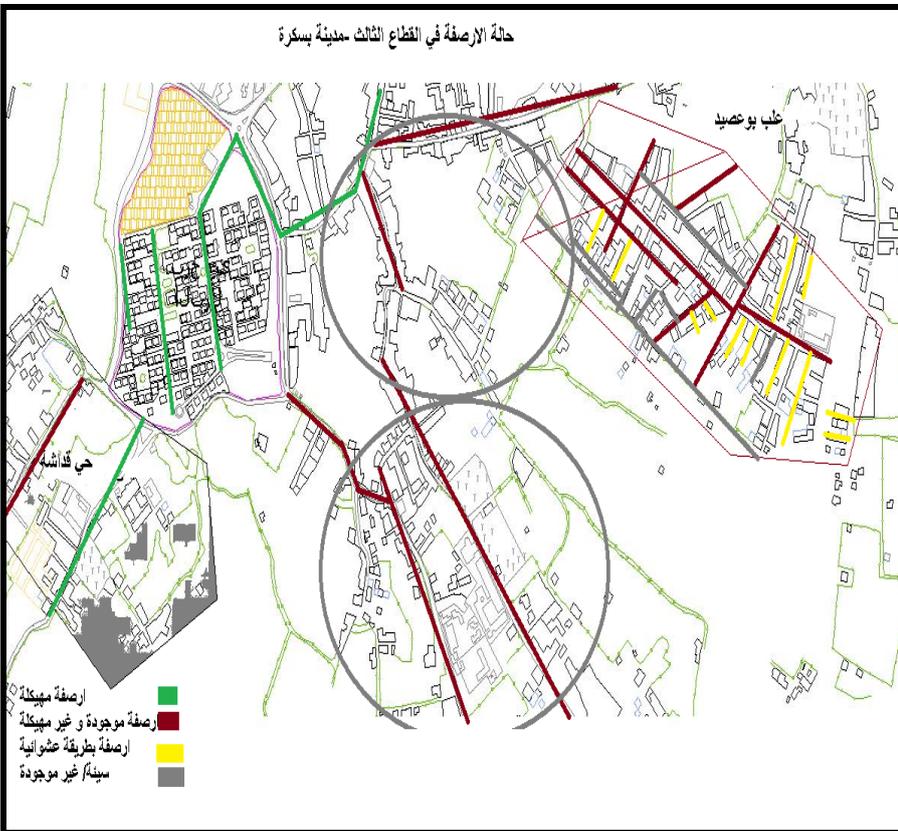
طرق غير معبدة وضيقة.

2- النسيج العمراني الحديث:

وهو تواصل جديد للنواة الأولى تلبية لاحتياجات السكان على حساب الثروة النخيلية ذات المردود الجيد وبطرق عشوائية ويتميز بـ:

أن معظم بناياته فردية تتعامد في شوارع غير معبدة وتفتقد إلى الهندسة المعمارية اللائقة وغير منسجم وخاصة في الواجهات ، أما من حيث الطرق فهي عبارة عن دروب غير معبدة وضيقة ملتوية ، وهذا نتج عنه انتقال السكان إلى العيش في مباني جديدة وبالتالي تغير نشاطاتهم اليومية وحتى التركيبية في حد ذاتها بالإضافة إلى تغيير الوضع الاقتصادي مما أدى بالمجتمع بالتغير من تقليدي إلى متحضر ومن فلاحي إلى صناعي .

حالة الرصيف كارثية بهذا القطاع ، اهمال كلي من طرف البلدية و هذا راجع لكونه منطقة سكنية قديمة ذات كثافة عالية من السكان ، نقص في الاضاءة الليلية ، انعدام لتأثيث الرصيف ، انتشار الاوساخ والفضلات في عديد النقاط ، انعدام المساحات الخضراء على الرصيف.



خريطة رقم 8 : تبين حالة الأرصفة في القطاع الثالث

و قد حاولنا وضع مخطط تحليلي لارصفة للقطاع من خلال الجدول التالي :

عناصر الرصيف	حالة الارصفة	التغطية بالارصفة	
-الانارة موجودة - التشجير	جيدة	3-2 م	الشوارع و الطرق الرئيسية
-الانارة موجودة	جيدة/ و غير موجودة في العديد منها	2-1م	الازقة و الدروب
-تغطية بالانارة 60%	موجودة قي جهة واحدة	0.5م	ازقة
الانارة ضعيفة	حسنة	2 م	التحصيلات
الانارة ضعيفة	حسنة الى سيئة	موجودة و مستغلة بشكل عشوائي	السكنات الفردية

جدول رقم 5: يبين التغطية بالارصفة و العناصر الموجودة فيها



صورة رقم 9: تبين ارصنة بصريقة عشوائية



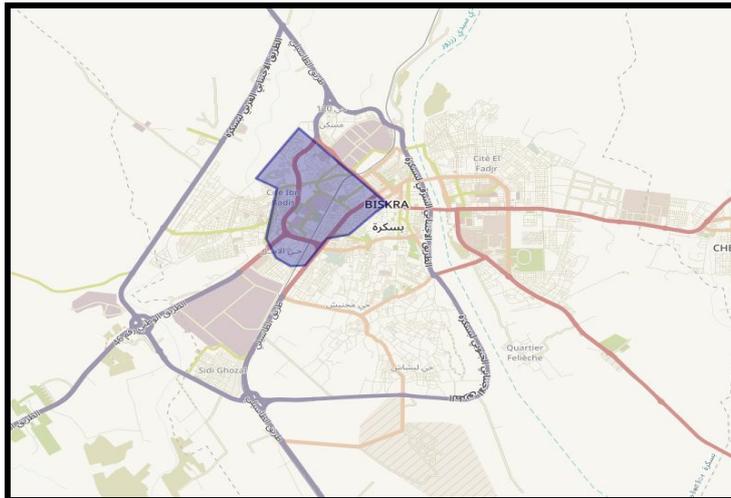
صورة رقم 8 : تبين ازقة بارصة من جهة واحدة



رسم بياني رقم 2 : حالة الأرصفة في القطاع الثالث

جدول رقم6:يبين حالة الأرصفة بالنسب بالنسبة الى المساحة الاجمالية للارصفة في القطاع

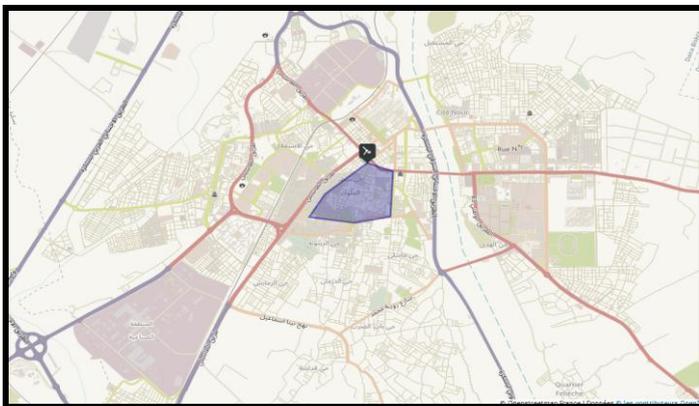
### القطاع الرابع



حي المجاهدين: يقع في الجهة الشمالية و الشمالية الغربية من المدينة، تشغل منطقة التجهيزات مساحة لا بأس من هذا القطاع و الملاحظ أن جل مبانيه ذات طابع فردي وفي حالة جيدة و الأرصفة فيه ضيقة و لكن في حالة جيدة كما يشهد عمليات توسع و ديناميكية حضرية على أطرافه. يعرف هذا الحي توطن التجارة الحرفية الثقيلة كالميكانيك لوقوعه على أطراف المدينة و نمط المباني ساعد في توطن هذا النشاط بالحي.

خريطة رقم09: موقع القطاع الرابع في مدينة بسكرة

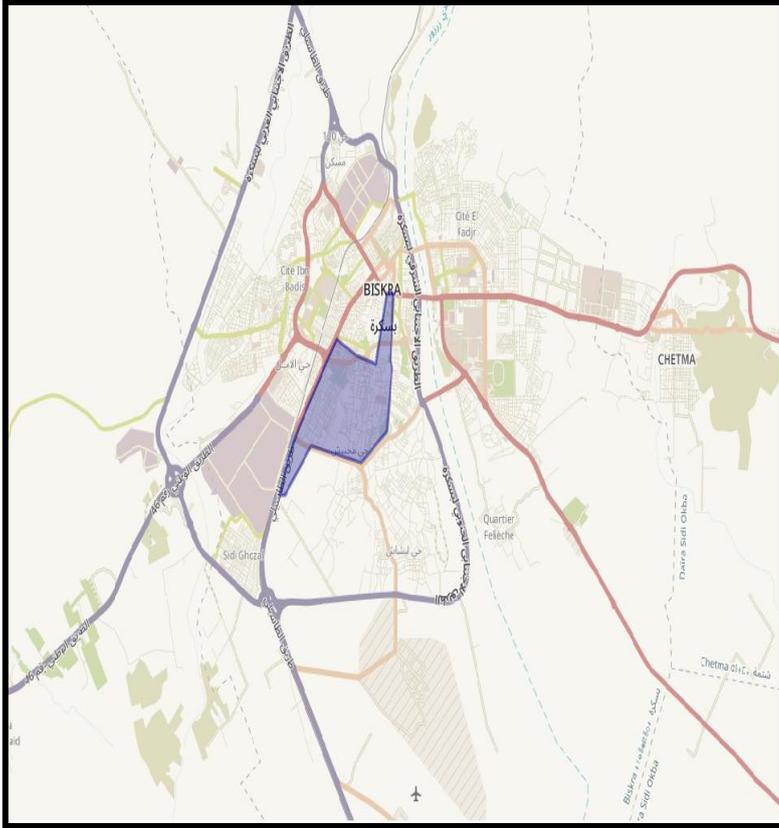
### القطاع الخامس :



حي 1000مسكن /حي الازدهار /الكورس COURS هو عبارة عن منطقة سكنية بامتياز بالإضافة الى بعض التجهيزات الادارية تجهيزات ثقافية ، % 80سكنات جماعية و % 20سكنات فردية و حالة الرصيف جيدة الى متوسطة كونه يوجد بمنطقة عمرانية حديثة النشأة باستثناء حي 1000 مسكن الذي يعاني من حالة كارثية .

خريطة رقم10: موقع القطاع الخامس في مدينة بسكرة

القطاع السادس



البخاري:

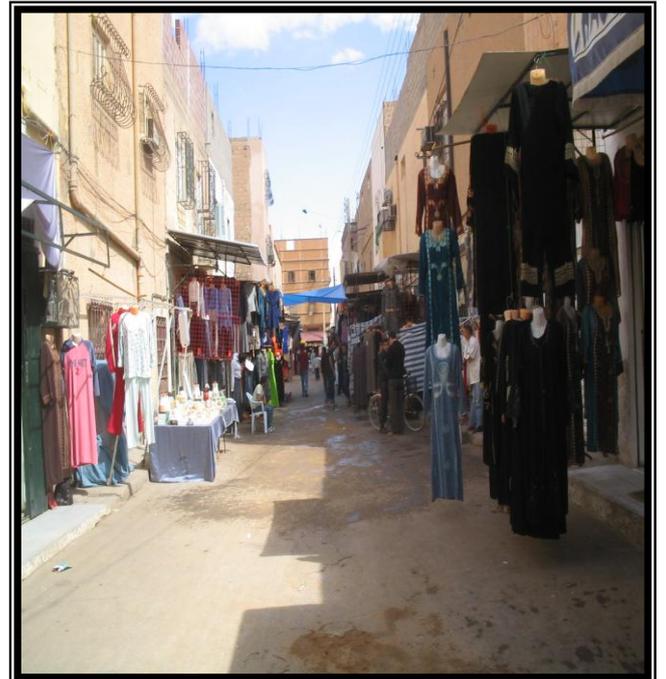
يعتبر المركز الحيوي للمدينة ويرجع تاريخ إنشاء القسم الشرقي منه إلى فترة الاستعمار الفرنسي و الذي يتميز بالنمط التقليدي و الشوارع الضيقة أما الجهة الغربية و التي يفصل بينها وبين الجهة الشرقية شارع صالح باي فهي حديثة النشأة في فترة السبعينات و أغلب السكنات بل جلها تقريبا استغلت الطابق الأرضي لممارسة التجارة و يعرف الحي تخصصا في بيع الألبسة و الأحذية و الصياغة و اللوازم الشخصية

و في الجهة الجنوبية نجد حي البخاري الذي يعتبر أحدث نوعا ما في مساكنه، إذ أصبح يشكل قطبا للتجارة خاصة الرسمية و غير الرسمية و تجارة الفوضوية التي اثرت سلبا على الأرصفة و العمل الوظيفة الأساسية لها و أصبحت مساحة لعرض السلع منها بسبب تشعب التجارة في الجهة الشمالية من الحي و محاولة لفك الضغط عنها نوعا ما.

خريطة رقم 11: موقع القطاع السادس في مدينة بسكرة

صورة رقم 10: التعدي على الأرصفة حي البخاري

صورة رقم 9 : مركز محلات تجارة الألبسة

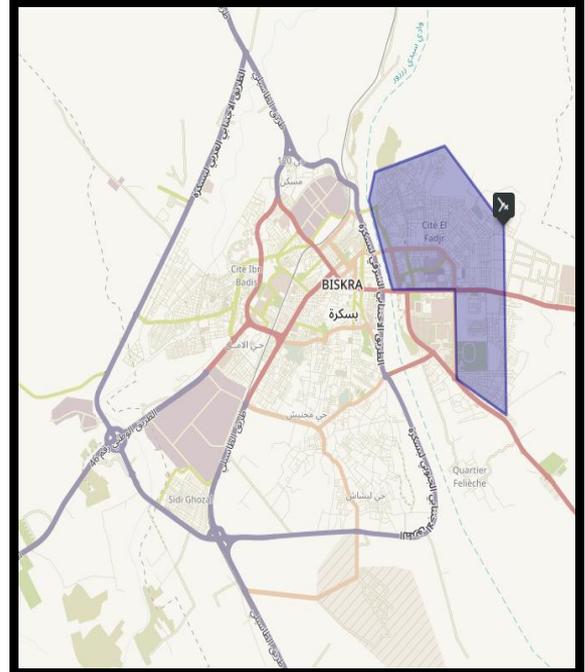


القطاع الثامن :



منطقة الدراسة وقد تم اختيار القطاع لعدد ال أسباب حيث يعبر اكبر حي في مدينة بسكرة و به و نسبة السكان فيه مرتفعة ما يجعله ذا أهمية كبيرة في الدراسة حيث يمر بها احدى من اهم الطرق في الولاية (الطريق الرابط بسكرة شتمة) و (الطريق بسكرة سيدي عقبة) و تضم 30 % من التجهيزات العمومية 30 % من السكنات الجماعية و التحصينات واحد اهم الأسواق في المدينة سوق العصر وقد حاولنا دراسة حال التسيير في القطاع الأول حيث وجدنا العديد من التعدي على الأرصفة خاصة في منطقة سوق العصر وانعدامها في العديد من الاحياء خاصة الفوضوية .

طريق شتمة: هو شارع يمثل امتداد لشارع الأمير عبد القادر حتى المخرج الشرقي للمدينة، يربط المدينة ببلدية شتمة و يتميز بعرضه المعتبر إذ يتراوح بين 45 و 50 م. و بفعل تواجده بالقرب من الجامعة فإن التجارة المتركزة به هي المكتبات و الوراقات و محلات خدمات الإعلام الآلي ما أدى الى حركة كبيرة على الارصفة .



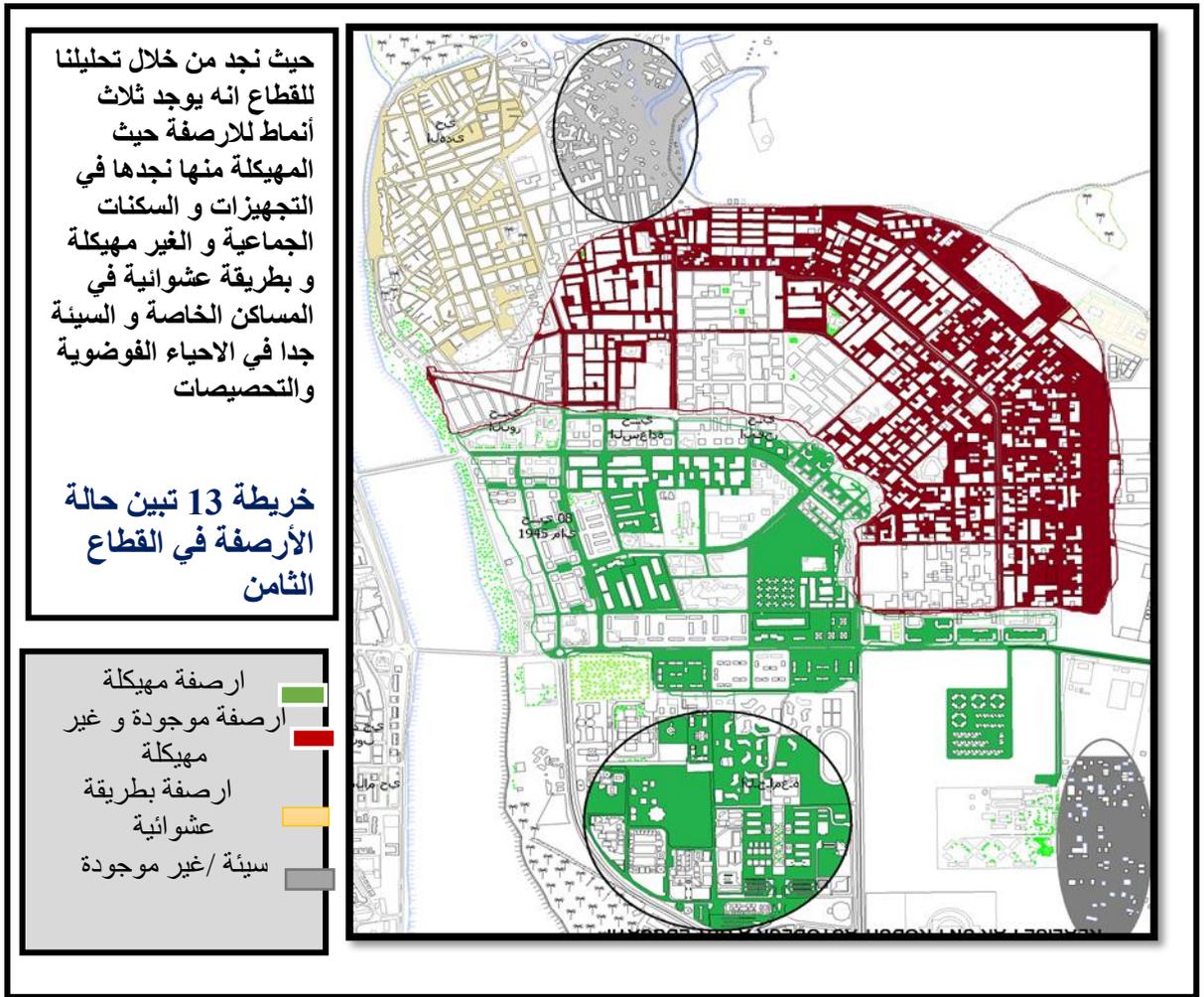
خريطة 12: تبين موقع القطاع 8 في مدينة بسكرة



صورة رقم 12: تبين عدم وجود للارصفة في السكن الفوضوي

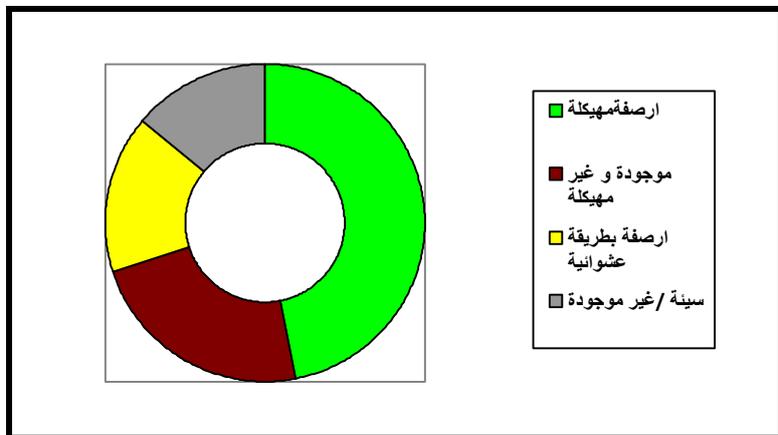


صورة رقم 11: توضح تهيئة الرصيف بالقطاع



جدول رقم 6: يبين حالة الأرصعة بالنسب بالنسبة الى المساحة الاجمالية للأرصعة في القطاع

ارصعة مهيكلة	موجودة و غير مهيكلة	ارصعة بطريقة عشوائية	سيئة / غير موجودة
47%	23%	16%	14%



رسم بياني رقم 3: يوضح بالنسب حالة الأرصعة في القطاع الثامن

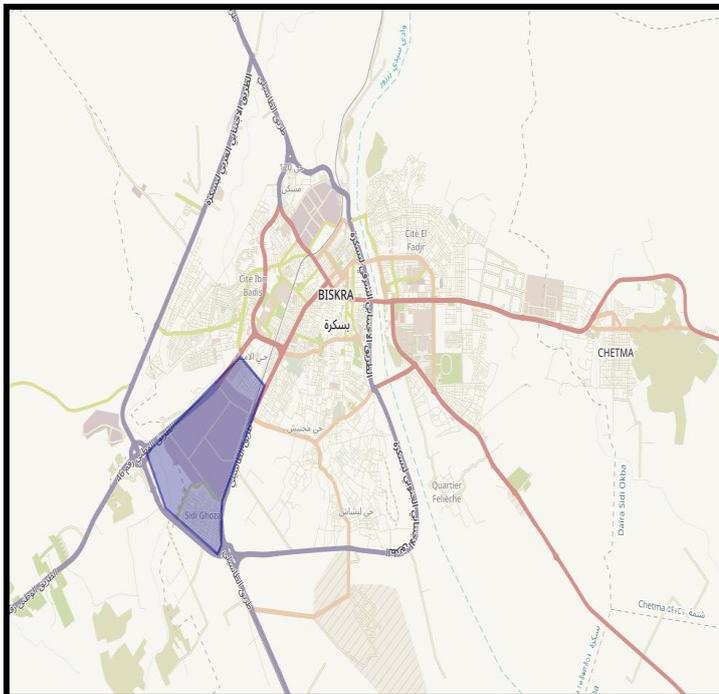
و قد حاولنا وضع مخطط تحليلي لارصفة للقطاع من خلال الجدول التالي :

عناصر الرصيف	حالة الارصفة	التغطية بالارصفة	
-الانارة موجودة -الإشارات اللوحات الاعلانية موجودة	جيدة	3-6 م	الشوارع و الطرق الرئيسية
-الانارة موجودة -الأثاث الحضري	جيدة	3م	التجهيزات
-تغطية بالانارة 60%	حسنة	2م	السكنات الجماعية
الانارة ضعيفة	حسنة	2 م	التحصيلات
/	حسنة	موجودة و مستغلة بشكل عشوائي	سوق العصر

جدول رقم7: يبين التغطية بالارصفة و العناصر الموجودة فيها

المصدر: الطالب 2022

### القطاع العاشر:



خريطة 14 تبين موقع القطاع العاشر في مدينة بسكرة

حي سيدي غزال :يعتبر أفقر القطاعات من حيث التجهيزات عبر كامل المدينة و هذا لأنه حي فوضوي و ظهور بعض التجهيزات لم تكن سوى للحاجة الملحة لها خاصة ابتدائية و قاعة علاجو هذا ما انعكس على الشكل العام للحي .  
و القسم الشمالي من هذا القطاع هو عبارة عن منطقة صناعية، هذه الأخيرة لم تخلق نوعا من التوطن التجاري لفائدتها لأنها تضم كبرى الشركات الوطنية كسونطراك، مصنع الكوابل، معمل تعليب التمور، فبقيت حي سكني فوضوي و في الأخير استنتجنا الدور الكبير الذي تلعبه التجهيزات العمومية في عملية توطين السكان و التهيئة العمرانية و خاصة الطرق و الأرصفة و التهيئة بصفة عامة حيث نجد أيضا وضع الأرصفة داخل المنطقة الصناعية في حالة جيدة حيث أن هناك علاقة طردية بين عدد التجهيزات و عدد السكان في كل قطاع حضري بالمدينة، فأين تتوفر التجهيزات تتوطن السكنات.



صورة 13: توضح الارصفة في المنطقة الصناعية صورة 14: توضح عدم وجود ارصحة في القطاع

### تحليل عام

- بعد عملية التحليل و التشخيص لحالة الأرصفة على مستوى القطاعات العشرة نجد اكثر من 90% من الأرصفة غير خاضعة للمعايير التقنية لتصميم الأرصفة وعديد المشاكل :
- غياب تام للرقابة على مستوى الأرصفة .
  - تهديم البلاط للأعمال الشخصية اللامبالاة و اعمال ومواد البناء دون حساب .
  - التعدي على الأرصفة لاستغلالها في النشاط التجاري في اغلب القطاعات ما اثر سلبا على الراجلين .
  - عدم وجود ارصحة في العديد القطاعات .
  - غياب تام لمسارات ذوي الاحتياجات الخاصة ما يضطرهم لاستغلال الطريق مع السيارات ما يخلق مشكل من نوع اخر .
  - ارتفاع الحواف الأرصفة ما يؤثر على حركة الراجلين بطريقة عشوائية .
  - التشجير و الانارة و اللوحات الاشهارية و الأثاث الحضري موضوعة دون دراسة تراعي لعرض الأرصفة و الخصائص الخاصة بحركة الراجلين .
  - تصميم الأرصفة لا يخضع لاي معايير في مختلف القطاعات و خاصة عرص الرصيف .
  - غياب مسارات للدراجات الهوائية .
  - احتلال المركبات و السيارات لمساحات معتبرة من الأرصفة.

## خلاصة الفصل

إنه بالنظر إلى الوضعية التي تشهدها أحياءنا، و المشاكل المتفاقمة التي يعيشها السكان داخلها، فقد أصبحت فكرة الإهتمام بها و تحسين وضعيتها أكثر من ضرورة لتوفير إطار حياة ملائم. و كخلاصة نستنتج أن عوامل التدهور العمراني لها تأثيرات كبيرة خاصة على السكان ،حيث تؤدي إلى تكوين صورة سيئة و مشوهة عن حيهم ، و بذلك يفقد الساكن تعاطفه و تفاعله مع الحي ،و إذا فقد الساكن الأمل في إصلاح مظاهر التدهور العمراني خاصة الطرقات الأرصفة الانارة المساحات الخضراء ، فإن تردي إطار الحياة يصبح سائدا يتوارثه الأبناء ، وبالتالي تتولد أجيال لا تعرف للجمال معنى ، ولا كيفية الوصول إليه ، فضلا عن المحافظة عما لديه من ملامح جمالية.

ولذلك فإنه من خلال دراستنا التحليلية نحاول ان نجد حلا لجميع المشاكل الموجودة في الحي و تحسين الجانب الجمالي للاحياء ،لأنه من المعروف علميا أنه كلما أمكن الارتقاء بمستوى الأداء الوظيفي للأحياء بمكوناتها و عناصرها المختلفة ، فان التأثير الايجابي المتوقع على الجوانب النفسية و الصحية للسكان سيكون كبيرا مما ينعكس على معدلات الإنتاج ، و رفع المستوى الاجتماعي و الاقتصادي ، و إيجاد نوع من الترابط بين الإنسان و الفضاء ، و يؤدي ذلك إلى مساهمة السكان في الحفاظ على المحيط الذي يعيشون فيه و مشاركتهم في التخلص من مظاهره السيئة .

## مقدمة :

عرفت مدينة بسكرة نموا سريعا في السنوات الأخيرة ، كونها منطقة جذب بالنسبة للبلديات و المدن المجاورة، هذا ما أدى إلى تعمير سريع خاصة ، نتج عنه إستنزاف العقار و الأراضي الفلاحية و الغابات.

و بعد قراءتنا و تحليلنا لمدينة بسكرة ، و كذا إستخلاصنا لمجموعة من المشاكل التي تعاني منها المدينة ، و التي تفرض علينا وضع رؤى مستقبلية و تجسيدها في مشروع عمراني يراعي غايات و أهداف التنمية العمرانية المستدامة .  
و تتمثل هذه الأهداف في :

- وضع مشروع عمراني يراعي خصوصيات المدينة الإجتماعية ، الاقتصادية و البيئية .
- إيجاد مشروع عمراني يتكامل مع النسيج الحضري القائم .
- إيجاد مشروع لا يضر بالبيئة الطبيعية للمنطقة و يراعي التوازن بين الموارد الطبيعية الموجودة، و تحقيق المتطلبات الضرورية للسكان في الحاضر و المستقبل.

من خلال تحليلنا للقطاعات في الفصل السابق حاولنا التحليل بشكل مفصل خاصة القطاعات الأول / الثالث / والثامن و هذا راجع للنمط العمراني المميز لكل قطاع حيث نجد :

- الأول يتميز بالنمط الاستعماري

- الثالث بالنمط القديم التقليدي

- الثامن فيه جزء منه السكن الفوضوي

ما جعلنا نطرح عديد التساؤلات عن كيفية التدخل في القطاعات الثلاثة و الاختلاف الموجود في كل واحدة منها ووضعنا مبادئ التدخل و الهدف منها

### 1- مبادئ التدخل:

-توفير كل التآثيث الحضري من مقاعد و حاويات النفايات ، إنارة ، اللوحات الاعلانية...

-توفير الأشجار بالأخذ بعين الاعتبار الأبعاد ، والإحاطة

2- الهدف من التدخل: يهدف تدخلنا على هذا الرصيف الى:

- تحقيق مبادئ التنمية المستدامة فيه.

-الحصول على رصيف ذو خصائص تسمح للراجلين بالتنقل عليه بكل راحة.

-توفير كل احتياجات السكان على الرصيف.

### القطاع الأول:

يهدف تدخلنا على إعطاء طابع جمالي اكثر للنمط الاستعماري لمدينة

بسكرة إلى التدخل على هذا النسيج القائم، وفق عدة عمليات في إطار التنظيم

الأحسن والاستغلال الأفضل لمختلف للمساحات (الطرق المساحات الخضراء

الأرصفة )، دون المساس بالنسيج العمراني القائم ، وبالتالي التوصل إلى تنظيم

عقلاني لهذا المجال، قصد إعادة الصورة الحقيقية له، باعتباره مجال عتيق يرجع

إلى الحقبة الاستعمارية.

إلا أن هاته العمليات التي يراد بها التدخل على هذا النسيج تحمل نوع من الخصوصية، إذا علمنا أن هذا النسيج قديم وحساس لا نستطيع التدخل فيه للخصوصية التي يحملها ، لهذا لا بد من أن تعمل جملة الاقتراحات للتدخل على مستوى نقاط معينة فقط .

- 1- الجانب الجمالي على الرصيف .
- 2- استغلال التجار للأرصفة ، لذا وضع بعض الحلول هو تدخل المصالح المختصة لوقف عرض السلع في الأرصفة و الطريق.
- 3- مراعاة تصميم حافة الرصيف لذوي الاحتياجات الخاصة .
- 4- التشجير بين الشوارع : هذا الذي يضيف منظر جمالي و جو لطيف .
- 5- اللوحات الإشهارية: وهذا لاهميتها في وسط المدينة خاصة.

### القطاع الثالث:

- من خلال الدراسة التحليلية للقطاع وجدنا ان اغلب السكنات و الاحياء شيدت بطريقة عشوائية فوضوية وان معظم السكنات بنيت في مساحات كانت غابات النخيل ما انتج لنا احياء شبه فوضوية و كان تدخل الدولة في هذه الاحياء حسب حاله الحالية خاصة (الطرق و الارصفة و التجهيزات و الكهرباء الغاز ...) ما شكل لنا نسيج حضري غير منظم هذا ما نضع مقترحات للتدخل في الحي للغياب التام للعناصر الحضرية و خاصة شبكة الطرق من بين التي تعتبر من أهم العوامل التي لها أهمية كبيرة داخل المجال الحضري حيث تشكل وسيلة ربط بين مختلف عناصر هذا المجال، وتعد بمثابة الشريان الحي الذي له يلعب دور كبير في هيكله وديناميكية مختلف المدن و الاحياء ، لأنها تربط بين مختلف أجزاءها، وبهذا تسهل عملية التكامل بين مختلف الوظائف الموجودة بها، كالتجارة والسكن والخدمات وغيرها.

يهيكل القطاع الثالث شبكة من الطرق تربط بين مختلف مناطقه، بطريقة عشوائية ومن خلال الدراسة الميدانية تبين أن القطاع يتطلب تدخل شامل للإعطاء صورة حضرية للأحياء و يتم في هذا التدخل مختلف العناصر و

المكونات الحضرية المشكلة للأنسجة الحضرية بطريقة مستدامة (الطرق، الأرصفة، السكنات، التجهيزات، المساحات الخضراء) وكان اقتراح تدخلنا متركز على عديد النقاط:

### 1- على مستوى السكنات :

1- ونقصد بها الحفاظ على السكنات التي توجد في حالة فيزيائية جيدة وتستوفي بنسبة كبيرة الشروط التقنية الخاصة بالبناء وهذه البنائات هي في الغالب بنائات منجزة حديثاً، إضافة إلى تدارك النقائص إن وجدت وتكييف واجهاتها مع الواجهة العمرانية المقترحة وتشمل هذه العملية على مستوى مساكن على مختلف الأجزاء المشكلة لمركز المدينة.

### 2- عملية التجديد العمراني:

وتتمثل عملية التجديد في الإزالة الكلية للمباني التي هي في حالة رديئة والمهدمة وتعويضها بمباني جديدة تتماشى مع أسس التعمير الحديثة وضمن نمط سكنات موحد بحيث يتم المحافظة على طبيعة الطابع التقليدي و يتم تطبيق العمليات بإخضاعها لقانون إتمام البنائات (القانون المؤرخ في 8 جويلية 2008 و تكييفها تحت هدف ترقية إطار مبني ذي مظهر جمالي وتهيئته بانسجام)، مع ضرورة فرض مخططات معمارية يلتزم أصحاب هذه السكنات باحترام المعايير التقنية للإنجاز و خاصة العنصر الذي هو قيد الدراسة (الأرصفة) ومن المشاكل الكبيرة الذي يعاني منه قطاع الدراسة والمتمثل في العقار أدى بنا إلى اقتراح هذه السكنات لأن التوسع العمراني يتم على حساب الاراضي الزراعية في المنطقة .

### 7- تلخيص التدخل على القطاع :

بعد عملية التدخل العمراني على مختلف المكونات الفيزيائية للقطاع وبرمجة عناصر جديدة تضاف للتركيبية العمرانية المكونة للقطاع و إعادة الهيكلة و التصميم بما يعطي لنا نظرة مستقبلية للقطاع برؤية مستدامة .

## 7- المبادئ العامة للتهيئة:

بغية الوصول إلى تحقيق الأهداف المسطرة من هذه الدراسة وعملا على إيجاد الطرق المثلى لعمليات التهيئة المقترحة ، كان لزاما علينا العمل وفق جملة من المبادئ التي من شأنها رسم خطة واضحة المعالم لعملية التهيئة العمرانية المقترحة للقطاع بحيث تكفل لنا تحقيق استغلال أفضل للمساحات وتضمن لنا تحقيق أوضح لمختلف التدخلات ، وعليه كانت مبادئ التهيئة العمرانية لمركز مدينة فرجوبة على النحو التالي :

- 1- استحداث طرق و ارصفة و منافذ جديدة من شأنها تحقيق أعلى مستوى نفاذية وخاصة داخل الاحياء السكنية.
- 2- العمل على تهيئة بعض الطرق والممرات حسب الحاجة، من اجل الوصول إلى مردودية أفضل لهذه الطرقات.
- 3- تهيئة بعض مفترقات الطرق وخاصة مفترقات الطرق الرئيسية داخل النسيج العمراني داخل القطاع لجعل الموصولية اكبر داخل القطاع.
- 4- إعطاء طابع تقليدي خاص للقطاع وذلك بالمحافظة على محاور الحركة داخل القطاع وخاصة الرئيسية منها، الأمر الذي من شأنه أن يضمن الاستمرارية و التواصل بين احياء وباقي الأجزاء الأخرى المكونة للمدينة وبالخصوص المحيط المجاور، للدور الذي يتشارك فيه مع القطاع في عملية التأثير والتأثر داخل المدينة، كما من شأنها الحفاظ غابات النخيل الموجودة .
- 5- محاولة اضاءة منظر جمالي: وإعادة تهيئة الأرصفة و طلاءها و تبليطها بالمعايير التقنية و تهديم كل الأرصفة العشوائية خاصة في المساكن الخاصة حتى الرصيف الذي يتمتع بحالة جيدة من حيث الشكل و الأبعاد ، قد يتأمر بعدم الاهتمام و غياب الصيانة الدورية و تتحول حالته من جيدة الى سيئة ، لذا فيجب أن تكون هناك عمليات تنظيف وتهيئة المساحة الخضراء و مراقبة الإنارة و صيانة تأثيث الرصيف على الدوام للحفاظ على هذ المساحة المهمة في النسيج الحضري.

6- محاولة ادماج ممرات الراجلين الجانبية بالمساحات الخضراء .

7- وضع مخطط جديدة لانشاء الأرصفة في العديد من الازقة و الاحياء القديمة في القطاع مع جعل احياء للمشاة و الراجلين.



صورة رقم 2/1 : احياء خاصة بالمشاة و الدراجات الهوائية فقط

### 3-القطاع الثامن: اقتراح المشروع النهائي للتدخل

#### 1-العمليات العمرانية المقترحة:

تعتبر منطقة العالية الشمالية إمتداد و توسع لمركز المدينة و نظرا للإكتضاض التي عرفت ه المنطقة الحضرية الشرقية فإن النسيج العمراني إنقسم إلى قسمين نسيج منظم تابع للمؤسسات و نسيج غير منظم نتج عنه بنايات فوضوية و بيوت قصديرية أعطت صورة غير ملائمة لوجه المدينة و للحي بصفة خاصة و هذا سببه طبيعة السكان في هذا الحي و التي معظمها من الأرياف مما صعب التأقلم و التحكم في هذا الحي فهي تعتبر سلوكات انعكست على التحضر في الحي رغم شروع المؤسسات بإعطاء نسيج منظم لذلك قمنا بعملية اقتراح لعمليات على هذا الحي في عدة مناطق و قمنا بإدخال عليه بعض العمليات العمرانية و المعمارية لتحسين النمط المعيشي و إدخال هاته المنطقة كمنطقة حضرية و تكون كحد توسع للمدينة و تتمثل هذه العمليات في:

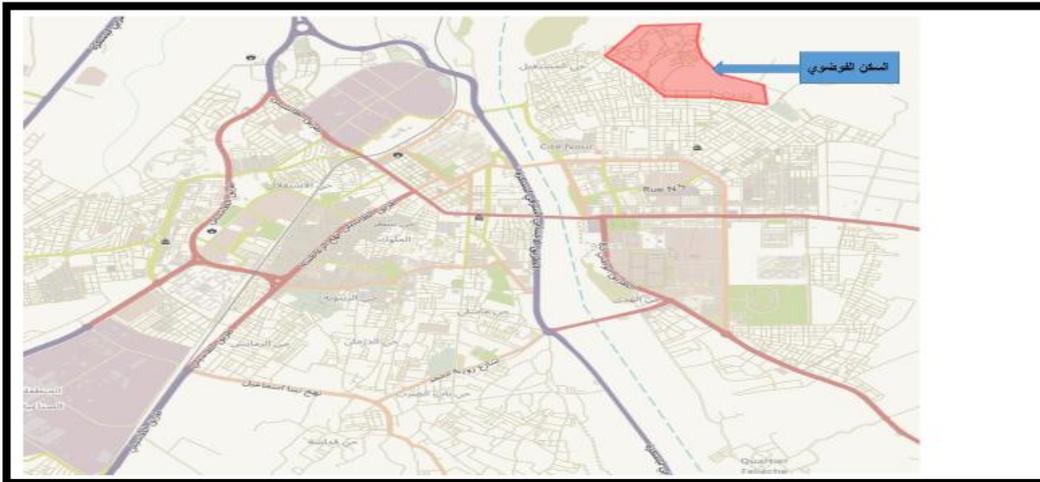
**1-1التجديد** : تهديم جميع المباني الفوضوية و إستبدالها بمباني جديدة و أنماط جديدة تلبي حاجيات و متطلبات السكان و إنشاء طرقات و ساحات

عمومية و مساحات خضراء تعطي رفاهية حقيقية للسكان وتكون ملائمة مع النسيج العمراني.

**1-2 -إعادة الهيكلة :** و تتمثل في توسيع بعض الطرقات الموجودة و إعادة هيكلتها لتسهيل الحركة و توسيع بعض المباني الجيدة بإعطائها صورة منطقة تتماشى مع النسيج الحضري.

**1-3 -التهيئة :**و تتمثل في تهيئة جميع القطاعات منها الطرقات و جعل مواقف للسيارات و ترصيفها و تهيئة المساحات الخضراء و الساحات العمومية و إقتراح مرافق تلبي و حاجيات السكان تهيئة الوادي كما سيم جمع شعبتين من شعب وادي لفتح في مجرى واحد وذلك لتفادي ضياع المساحات و الأخطار التي يسببها الوادي الذي يعتبر كعائق طبيعي ،كما يتم وضع مساحات خضراء و ساحة عمومية لتكون منطقة ربط بين منطقة الدراسة و المدينة بإضافة إلى أن لها متنفس العائلات إضافة إلى انها قريبة من خزان المياه و ذلك لتزويدها بالماء إضافة إلى تهيئة الطرقات و مواقف السيارات و إعطاء واجهات جيدة و تحسين لإعطاء صورة جيدة منطقة العالية الشمالية.

**1-4-التحسين الحضري :** و عموما تنحصر في إعطاء واجهات جيدة و تحسينها لإعطاء صورة جيدة منطقة العالية الشمالية .



**وثيقة رقم 1 : تبين موقع السكن الفوضوي في مدينة بسكرة**

**IV- المبادئ العامة للتهيئة :**

إن مخطط العالية الشمالية يعتبر جزء مهم في تحسين الصورة الملائمة للمدينة سواء كان ذلك معماريا و عمرانيا، و هذا المجال ملم بعدد كبير من السكان فهو قطاع معمر ذو بنايات فوضوية زيادة إلى وجود العديد من العوائق الطبيعية ( شعب، أودية...) .فمخطط شغل الأراضي ذو موصولية جيدة إذ له عدة مداخل كنهج ( 11 فيفري ) و الذي يوصل مباشرة إلى مجال الدراسة بالإضافة إلى شارع رقم 63 الموجود غرب مجال الدراسة و الذي يسهل في الوصول إلى المجال المدرس مع وجود بعض الدروب و المسالك و التي تخترق المجال مثل الدرب الذي يؤخذ إلى بئر زعبوب باتجاه الشمال لذلك فتدخلنا على مستوى مجال الدراسة سيكون في محاولتنا إعطاء نمط جديد لشبكة الطرقات و ذلك بفتح العديد من الطرقات سواء كانت أولية و ثانوية أو ثالثة تمكنا من ربط جميع أجزاء المخطط ببعضه و تسهيل حركته مع مراعاة طبيعية الأرضية و المسارات الموجودة و التي تستعمل بدورها في تهيئة و تنظيم المجال و خلق أنماط معمارية جديدة تلائم و سكان هذا الحي و تلبى جميع احتياجاتهم.

**IV-1- التنظيم المجالي في مخطط التهيئة :****- أسس التهيئة :**

- إن تهيئة و تنظيم أي مخطط يعتمد أساسا على وجود مبادئ و أسس عمرانية تتبعها لإحداث تغير مجالي وفق متطلبات مجال الدراسة.
- تراعى في هذه التغيرات جميع العلاقات الوظيفية و الجمالية و أخذ بعين الإعتبار جميع التفاعلات المجالية.
- و قد حددنا هذه المبادئ و الأسس و هي:
- توسيع الدرب المؤدي إلى منطقة بئر زعبوب و جعله طريق تحويطي يعد كحد لمجال الدراسة .
  - إقتراح مفترق الطرق لتنظيم و توزيع الحركة داخل المجال .
  - إقتراح مجموعة من السكنات مختلفة الأنماط بين النمط الجماعي و الفردي تتماشى مع طبيعة السكان .
  - تدعيم مجال الدراسة بمساحات خضراء و ساحات عمومية تكون لها دور في إثراء النسيج العمراني و تحسينه حضريا.
  - خلق طرقات جديدة للمنطقة .
  - جعل أشرطة حماية الوديان و خطوط الكهرباء الموجودة في مجال الدراسة .
  - تدعيم شبكة الطرق بمواقف سيارات .
  - تدعيم الأرصفة بتراسف من الأشجار لإعطاء نظرة جمالية .

- تشجير الجهة الشرقية قصد الحماية .
- إضافة مساحات إلى المساكن الموجودة .
- إقتراح تجهيزات تلائم إحتياجات الضرورية للسكان.
- إقتراح منطقة مختلطة و تراصف بالأقواس على واجهات بعض الطرق ،الثانوية لجعلها أكثر أهمية و تنشيط مجال الدراسة .

## 2- مقترحات التدخل في ما يخص موضوع الدراسة :

### 2-1 -شبكة الطرق :شبكة الطرق المقترحة بمجال الدراسة وفق مخطط

التنظيم المجالي لمخطط التهيئة المقترحة يمكننا تصنيفها إلى:

### الجدول رقم 1 : يبين اقتراح طرق في مجال الدراسة

الطرق	العرض (م)	عوض الرصيف (م)	الطول
الطرق الأولية	10	3	1257.5
الطرق الثانوية	6	2.5-3	1023
الطرق الثالثية	6	2.5	1756.5

### المصدر : الطالب 2022

## 2-2-المساحات الخضراء و المساحات العمومية:

وهي خلق مساحات تتوزع على كافة منطقة الدراسة و تعتبر المساحات الخضراء من أهم العناصر المشكلة ل هيكل مجال الدراسة ، وفي نفس الوقت تعد من أنجع الوسائل لتوفير الظل لأن ه عنصر مهم في:

1.تلطيف الحرارة.

2.تخفيض الإشعاع الشمس.

3.رفع مستوى الرطوبة النسبية.

4.تخفيض سرعة الرياح و إتجاهها .

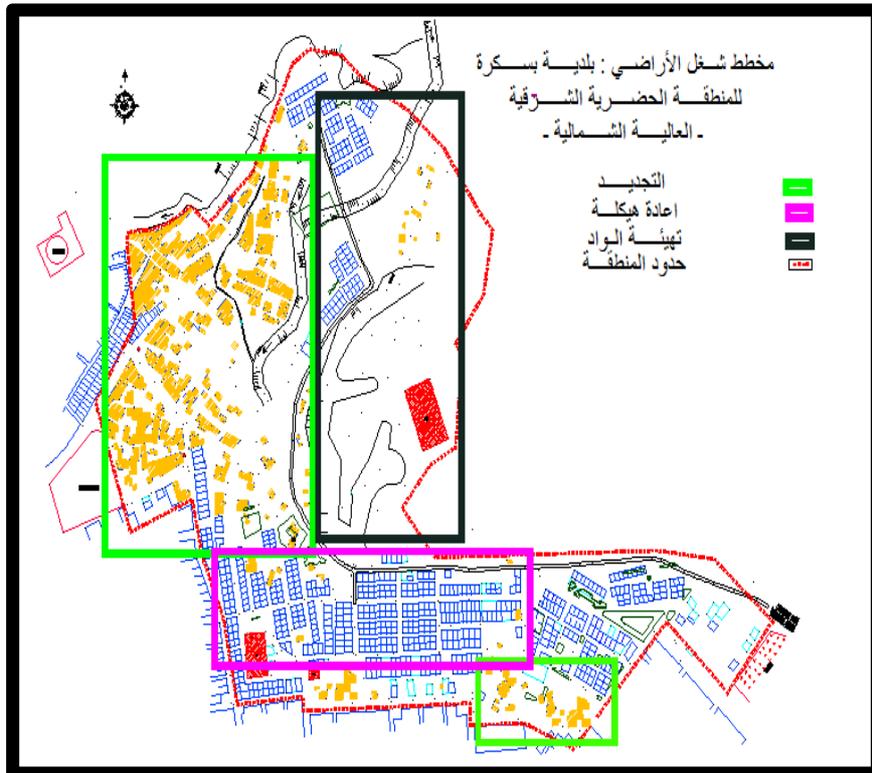
حيث تم مراعاة جانب المساحات الخضراء ومدى أهميتها البيئية و الطبيعية في مدينة بسكرة ككل ومنطقة الدراسة خاصة، حيث قدر احتياج 10م 2 للفرد الواحد و ما له من أهمية في مجال دراستنا .

## الجدول رقم 02 : يبين نسبة و مساحة إستغلال الأرض

استغلال الأرض	المساحة (هكتار)	% النسبة
مساحة السكنات	19.62	37
مساحة التجهيزات	5.7	10
مساحة الطرق والمرافق	10.14	19
مساحات المساحة الخضراء والعمومية واللعب	11.68	28
مساحة الممرات والأرصفة	3.17	6
المجموع	50.31	100

المصدر : الطالب 2022

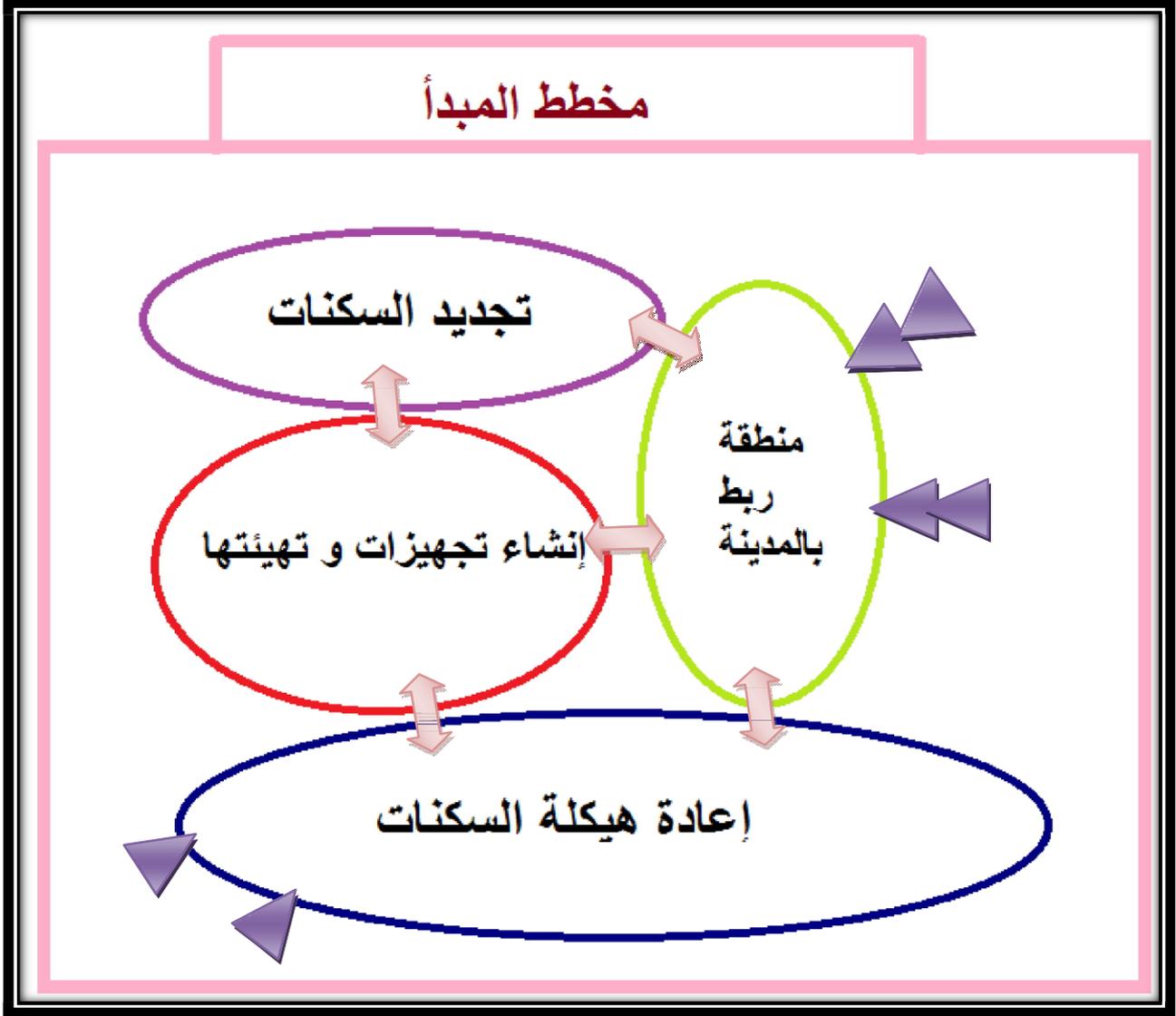
## وثيقة رقم 02 : تبين العمليات التي تم العمل بها



المصدر: الطالب 2022

قمنا بعدة عمليات في مجال الدراسة و ذلك لإعادة تنظيم الحي ومن أبرز العمليات التي قمنا بتطبيقها على منطقة الدراسة وهي كالتالي :

### وثيقة رقم 03 : تبين مخطط المبدأ



المصدر: الطالب 2022

من أجل تحقيق الهدف الرئيسي والأهداف الثانوية التي سبق ذكرها، يقتضي علينا وضع جملة من المبادئ العامة لتهيئة هذا الحي من أجل الاستغلال الأفضل والتي من شأنها أن تعطي حلول لمشاكل والنقائص التي يعاني منها الحي. (1)

### **VII-1- المبدأ الأول: إعادة الهيكلة مع تجديد للمجال المبنى.** وذلك لـ:

- تهديم السكنات التي هي في حالة رديئة والمهددة بالانهيار والسكنات التي تعيق شق الطرق، والتي يقدر عددها بـ 488 مسكن.

• تحسين إطار الحياة.

• تحسين الصورة الحضرية للمنطقة السكنية.

• إدخال عنصر التنوع في المنطقة السكنية (الطابع الحضري، استعمالات

الفضاءات الخارجية، رؤية أفضل للمنطقة السكنية).

• تحسين وضعية و حالة البنايات و تركيبة الفضاءات الخارجية.

• تحسين نوعية الاستعمال للفضاء الحضري عن طريق إعطاء الفضاءات

الخارجية وظيفة أكثر فعالية.

• تثمين و ترقية الإطار المعيشي للسكان من خلال الاستعمال الأمثل

للفضاء الحضري و الذي يضمن العلاقات الاجتماعية بين الأفراد.

• انشاء مواقف للسيارات ومساحات للعب .

### **VII-2- المبدأ الثاني: توسيع الطرقات و إنشاء طرق جديدة.**

- يتم ذلك عن طريق إنشاء محور رئيسي وتوسيعه على طول امتداد الحي.

- تفعيل دور الطرق الموجودة من خلال إدخال تحسينات عليها وتهيئتها.

- إنشاء طرق ثانوية انطلاقا من المحور الرئيسي باتجاه المساكن.

- تشجير أرصفة الطريق من أجل إعطاء مظهر جمالي .

### **VII-3- المبدأ الثالث: توزيع التجهيزات.**

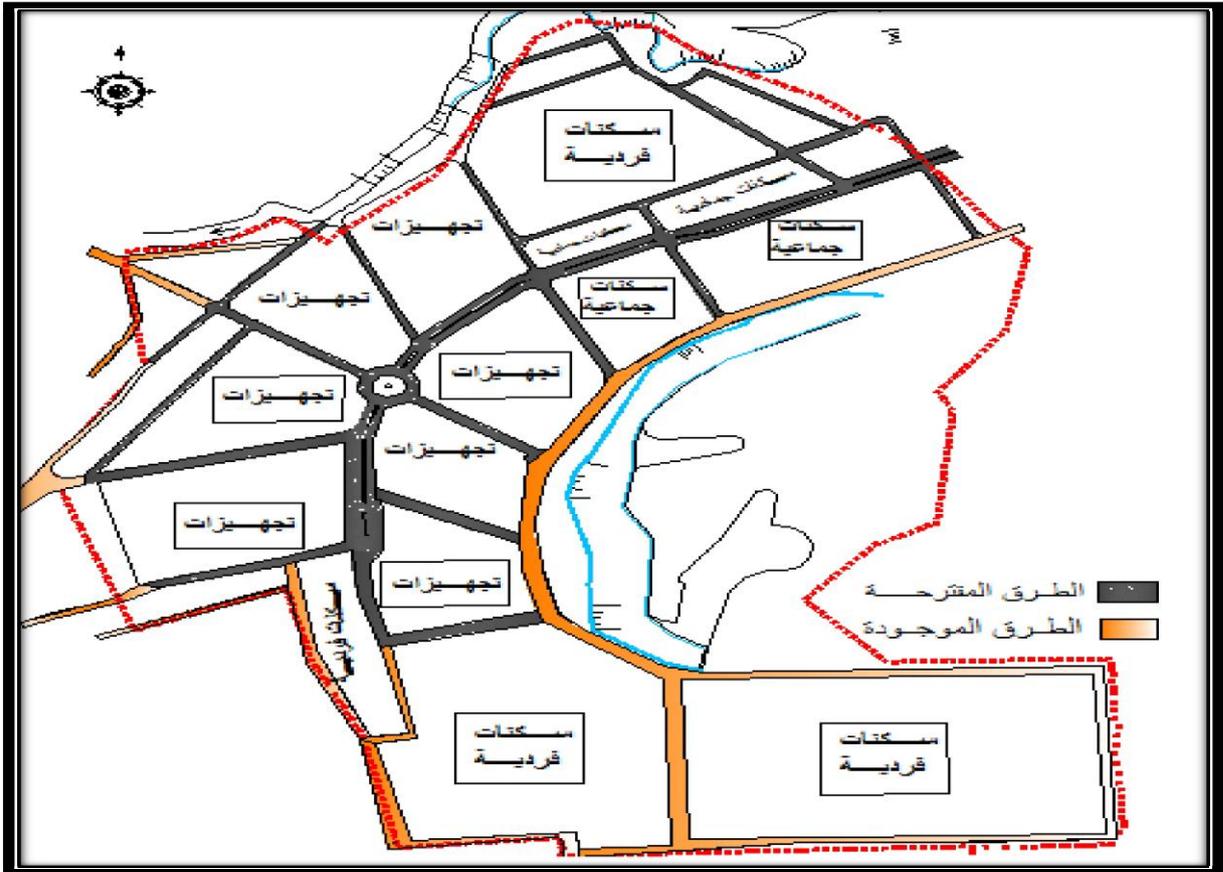
#### **المبدأ الرابع: برمجة السكنات الجماعية ليكون هناك توازن في منطقة الدراسة**

تم اقتراح نمطين من السكن وهما الجماعي والفردى، وتم الاعتماد في توزيعهما على ترتيب المجالي و ليكون لدينا أكبر عدد من السكنات لإستعاب السكان التي تهديم سكناتهم و ليكون هناك تناسق في منطقة الدراسة بين السكن الفردي والجماعي.

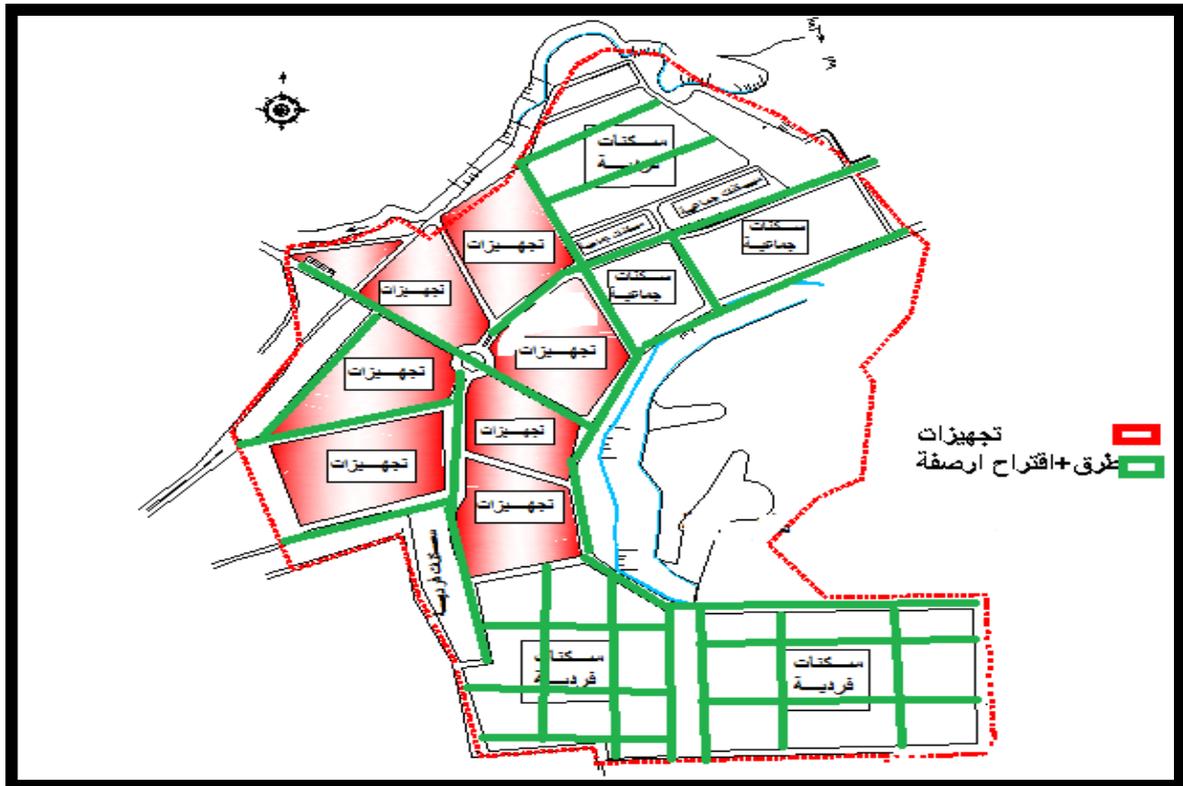
### 5-VII- المبدأ الخامس: العمل على "إنشاء المساحات الخضراء ومساحات اللعب داخل الوحدات السكنية.

- ويتم ذلك من خلال تهيئة الساحات العمومية والمساحات الخضراء وتوزيعها بشكل متوازن في أماكن مختلفة بالحي، حيث تلعب دور مهم في تجميع السكان.
- منح المنطقة السكنية فضاء حضري جماعي مركزي، معرف و ذو خصائص عالية الجودة، أما بالنسبة لأماكن الالتقاء يجب أن تكون في نقاط التقاء الطرقات.
  - إعطاء الفضاء الحضري أشكال هندسية مختلفة.
  - يجب مراعاة أشكالها،المواد المصنوعة منها،الألوان و كذلك أماكن تموضعها داخل الأحياء و التجمعات السكنية.
  - تهيئة مساحات خضراء .
  - المزج و التنسيق بين مختلف النباتات و المساحات الخضراء و تنويعها حسب المساحات المخصصة للعشب، و الأشرطة الخضراء و أحواض زرع الأزهار ...
  - خلق مناخ سائد و درجة حرارة ملائمة.
- ### 6-VII- المبدأ السادس: العمل على تهيئة الوادي.
- تهيئة الوادي و إنشاء المساحات الخضراء و ساحة عمومية لتكون مكان تجمع السكان و مكان ربط بين الحي و المدينة.

وثيقة رقم 04: تبين المبدأ الثاني: توسيع الطرقات و إنشاء طرق جديدة .



وثيقة رقم 05: التجهيزات و إنشاء طرق جديدة .



وثيقة رقم 06 : مساحات الخضراء و مساحات اللعب .



## خلاصة الفصل

تهدف الدراسة العمرانية للارصفة لمدينة بسكرة بشكل عام و القطاعات الثلاثة إعطائها منظر جمالي احسن يليق بحجم المدينة و دورها و ذلك بإدخال عليها بعض العمليات العمرانية للقضاء على المظاهر الغير قانونية، و ذلك بتجسيد مختلف الإقتراحات سواءا من ملكية الدراسات أو المصالح التقنية المعنية بالدراسة للوصول إلى مجال متناسق و متجانس بمختلف مكوناته.

## الخاتمة:

كثيرا ما تؤدي غياب المراقبة العمرانية وأزمة السكن إلى ظهور نسيج عمراني مشوه لصورة المدينة وغير متوازن، فالأرصعة مثلا في مدينة بسكرة توجد به مشاكل كثيرة كنفص التهيئة و عدم وجودها في عديد من الاحياء و الشوارع و الطرقات ..، وهذا ما يعيق عملية التهيئة في المناطق السكنية التي شوهت الشكل العام للمدينة و المنظر الجمالي ككل.

لهذا كان الهدف من هذه الدراسة الخروج بالحل أو بالحلول التي تؤدي إلى خلق نسيج حضري متجانس. من خلال الدراسة التحليلية التي قمنا بها على المدينة توصلنا إلى أهم الأسباب التي أدت إلى ظهور الأرصعة بشكل متداخل و غير منتظم و غير خاضعة للمعايير التقنية لإنشاء الأرصعة، لذلك فقد تم اختيار التدخل المناسب على على القطاعات الثلاثة كل حسب النمط السكني الموجود بها، من أجل حل لهذه الإشكالية وفق الإجراءات القانونية، هذا التدخل يهدف إلى تحسين المستوى المعيشي عن طريق التجديد وإعادة هيكلة و تهيئة مناطق التدخل وذلك من خلال إعادة هيكلة المجال المبني و إعادة تصميم لكل من العناصر الحضرية من السكن، والتجهيزات والخدمات و المرافق العامة والمساحات الخضراء و الطرق و الأرصعة . وفي الأخير يمكن الإشارة إلى أن هذه الدراسة تحتاج إلى إنجاز دراسات وبحوث أخرى و معمقة تغطي النقائص الموجودة وتصحيح الأخطاء الواردة وتبحث عن الحلول الأكثر ملائمة.

## ملخص:

شهدت مدينة بسكرة تحولات كبيرة في مجالات مختلفة تحت تأثير عامل الزمن، كان

لها أثرها على هذا المجال العمراني و النسيج العمراني إما سلبا أو إيجابا.

وعلى ضوء هذه التحولات الجديدة التي كانت المدينة، كان محور دراستنا حول

عنصر من العناصر المهيكلية للنسيج الحضري و هي الأرصفة وقد تم دراستها من

الناحية التقنية و الناحية التسيير و حاولنا تحقيق تكامل بين مختلف الوظائف

الموجودة به وهذا من خلال مختلف الاقتراحات و التوصيات التي جاءت في المشروع

الحضري قصد جعله في مواكبة مع مجمل هذه التحولات حاضرا ومستقبلا.

## كلمات مفتاحية :

مدينة بسكرة - الارصفة - المعايير التقنية للارصفة - ممرات ذوي  
الاحتياجات الخاصة - الوظائف الحضرية المجال الحضري - ممرات الراجلين  
- المشاة -الطرق - التجديد - إعادة الهيكلة - إعادة التأهيل -

## Sommaire:

La ville de Biskra a connu des transformations majeures dans divers domaines sous l'influence du facteur temps, qui ont eu un impact sur cette aire urbaine et le tissu urbain, soit négativement, soit positivement.

A la lumière de ces nouvelles transformations qu'a été la ville, notre étude s'est focalisée sur l'un des éléments structurants du tissu urbain, à savoir les trottoirs, étudié du point de vue technique et gestionnaire, et nous avons tenté de réaliser l'intégration entre les différentes fonctions en son sein, et ce à travers les diverses suggestions et recommandations qui sont venues. Le projet urbain entendait le maintenir en phase avec toutes ces transformations, présentes et à venir.

## Mots clés:

Ville de Biskra – trottoirs – normes techniques des trottoirs – couloirs pour personnes à besoins spécifiques – emplois urbains – espace urbain – piétons – voirie – rénovation – restructuration – réhabilitation–

## قائمة المراجع

### I- الكتب:

- 1-وزارة النقل، الهيئة العامة للطرق والكباري ، دليل التصميم الهندسي للطرق ، مصر 2008
- 2-وزارة الشؤون البلدية و القروية ، دليل تصميم الأرصفة بالطرق و الشوارع، المملكة العربية السعودية،.2005.
- 3- مجلس أبو ظبي للتخطيط العمراني ، دليل تصميم الشوارع الحضري، أبوظبي 2010
- 4- أمال، حاج جاب الله. (2014)، (الاطار القانوني للمدن الكبرى في الجزائر .
- 5- عادل غزالي . ادارة الرصيف في المدينة الجزائرية . جامعة محمد لمين دباغين.
- 6- le guide des trottoires en france

### II- الرسائل الجامعية:

1. تسيير الأرصفة واستعمالاتها في المدن الجزائرية - مدينة ام البواقي - مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في تسيير التقنيات الحضرية .
2. فضاءات حركة المشاة بين التصميم والواقع - دراسة حالة محور محمد العطشان بأدرار - مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي إعداد الطالبة: فراحي خولة .
3. اثر البناء الفوضوي على النسيج الحضري -مدينة بسكرة - مذكرة مهندس دولة تسيير التقنيات الحضرية. اعداد قارة عصام
4. dynamique urbaine et nouvelle centralité cas de Biskra-Algérie -fouad bouzehz-

### III- الوثائق الإدارية:

- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية بسكرة.
- وثائق إدارية من مديرية التعمير والبناء لولاية بسكرة.
- وثائق إدارية من بلدية بسكرة.
- وثائق إدارية من مديرية التخطيط والتعمير لولاية بسكرة.
- مركز الأرصاد الجوية لبلدية بسكرة.
- وثائق من مكتب الدراسات و الإنجازات في التعمير - بباتنة - وحدة بسكرة.

## فهرس الخرائط

الصفحة	عنوان الخريطة	رقم الخريطة	الفصل
45	المخطط الشطرنجي في العهد الاستعماري	1	<b>II</b>
52	التوسع العمراني للمدينة (بعد 1996)	2	
53	إتجاه توسع مدينة بسكرة بعد سنة 1996	3	

66	توضح القطاعات الدراسة في مدينة بسكرة	1
66	مخطط القطاعات الدراسة لمدينة بسكرة	2
67	أنماط السكن في مدينة بسكرة	3
68	تبيين موقع القطاع الأول في مدينة بسكرة	4
68	تبيين حالة الأرصفة في القطاع الأول	5
70	تبيين موقع القطاع الثاني في مدينة بسكرة	6
71	تبيين موقع القطاع الثالث في مدينة بسكرة	7
71	تبيين حالة الأرصفة في القطاع الثالث	8
73	تبيين موقع القطاع الرابع في مدينة بسكرة	9
73	تبيين موقع القطاع الخامس في مدينة بسكرة	10
74	تبيين موقع القطاع السادس في مدينة بسكرة	11
75	تبيين موقع القطاع الثامن في مدينة بسكرة	12
76	تبيين حالة الأرصفة في القطاع الثامن	13
77	تبيين موقع القطاع العاشر في مدينة بسكرة	14

## فهرس الرسم البياني

الصفحة	عنوان الرسم البياني	رقم الرسم	الفصل
35	يوضح درجات الحرارة وكمية الأمطار المتساقطة خلال سنة 2010	1	<b>II</b>
69	حالة الأرصفة في القطاع الاول	1	<b>III</b>
73	حالة الأرصفة في القطاع الثالث	2	
76	حالة الأرصفة في القطاع الثامن	3	

## فهرس الوثائق

الصفحة	عنوان الوثيقة	رقم الوثيقة	الفصل
29	توضح الموقع الجغرافي لولاية بسكرة	1	
31	توضح التقسيم الإداري لولاية بسكرة و حدودها	2	
31	توضح شبكة الطرق الرئيسية لمدينة بسكرة	3	

43	مخطط لبسكرة في العهد العثماني من الجهة الشمالية	4	<b>II</b>	
44	مخطط لبسكرة في العهد العثماني من الجهة الجنوبية	5		
47	التوسع العمراني للمدينة خلال (1962-1950)	6		
49	التوسع العمراني للمدينة خلال (1975-1962)	7		
51	التوسع العمراني للمدينة (1996-1975)	8		
59	تبين الأصل الجغرافي للهجرة	9		
85	تبين موقع السكن الفوضوي في بسكرة	1		<b>IV</b>
88	تبين العمليات التي تم العمل بها	2		
89	تبين مخطط المبدأ	3		
92	تبين المبدأ الثاني: توسيع الطرقات و إنشاء طرق جديدة .	4		
92	تبين المبدأ الثالث: توزيع التجهيزات بطريقة منسجمة.	5		
93	تبين المبدأ الخامس: إنشاء المساحات الخضراء ومساحات اللعب داخل الوحدات السكنية.	6		

## فهرس الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول	الفصل
34	يوضح كمية الأمطار المتساقطة في أشهر السنة	1	<b>II</b>
36	يبين العوامل المناخية بما فيها الرطوبة	2	
36	يبين قوة الرياح في أشهر السنة	3	
40	يوضح نسبة المشتغلين في قطاع الفلاحة و القطاعات الأخرى	4	
58	يبين عدد المهاجرين لسنتي 1977:-2008	5	<b>III</b>
63	يبين وضعية الطرق مدينة بسكرة	1	
63	يبين تقسيم الأرصفة حسب الحالة لمدينة بسكرة	2	
67	يبين أنماط السكن و موقعها في القطاع	3	
69	يبين حالة الأرصفة بالنسب بالنسبة الى المساحة الاجمالية للأرصفة في القطاع 1	4	
72	يبين التغطية بالأرصفة و العناصر الموجودة فيها	5	
73	يبين حالة الأرصفة بالنسب بالنسبة الى المساحة الاجمالية للأرصفة في القطاع 3	6	
76	يبين حالة الأرصفة بالنسب بالنسبة الى المساحة الاجمالية للأرصفة في القطاع 8	7	
77	يبين التغطية بالأرصفة و العناصر الموجودة فيها	8	<b>IV</b>
87	يبين اقتراح طرق في مجال الدراسة	1	

## فهرس الصور

الصفحة	عنوان الصورة	رقم الصورة	الفصل
04	إشارة ممر الراجلين	1	الاول
04	ممر الراجلين	2	
04	ممرات العبور	3	
05	الحواف الجانبية و منحدرات الارصفة	4	
06	موقف 60°	5	
06	تصميم موقف 30°	6	
07	صورة طولية لموقف الحافلة	7	
07	صورة عرضية لموقف الحافلة	8	
10	مقاييس الكرسي المتحرك	9	
11	مقاييس لذوي الاحتياجات الخاصة	10	
14	اوعية الازهار و النباتات	11	
14	التشجير جانبي الشارع و الأرصفة	12	
15	ارتفاع و تباعد العمود حسب عرض الشارع	13	
15	ارتفاع و تباعد العمود حسب عرض الشارع	14	
38	تبيين السكنات في مدينة بسكرة	1	II
38	تبيين السكنات في مدينة بسكرة	2	
38	تبيين السكنات في مدينة بسكرة	3	
38	تبيين السكنات في مدينة بسكرة	4	
39	تبيين بعض المرافق في مدينة بسكرة	5	
39	تبيين بعض المرافق في مدينة بسكرة	6	
39	تبيين بعض المرافق في مدينة بسكرة	7	
39	تبيين بعض المرافق في مدينة بسكرة	8	
40	تبيين المساحات الخضراء في المدينة	9	
40	تبيين المساحات الخضراء في المدينة	10	
55	تبيين سكنات ذات بعد تاريخي	11	
55	تبيين سكنات ذات بعد تاريخي	12	
55	تبيين سكنات نمط البناء الذاتي	13	
55	تبيين سكنات نمط البناء الذاتي	14	
56	تبيين سكنات نمط البناء الجماعي	15	
56	تبيين سكنات نمط البناء الجماعي	16	
56	تبيين سكنات نمط البناء الجماعي	17	
56	تبيين سكنات نمط البناء الجماعي	18	
96	تبيين حالة الأرصفة في القطاع	1	
69	توضع عدم وجود ارصفة	2	
69	تاثير التجارة على الرصيف	4	

### III

69	تعدي التجار على الطرق و الارصفة	5
70	تبين الرصيف داخل القطاع	6
70	حالة الرصيف حي البدر	7
72	تبين ارصفة من جهة واحدة	8
72	تبين الأرصفة بطريقة عشوائية	9
74	تركز محلات تجارة الألبسة	9
74	التعدي على الأرصفة حي البخاري	10
75	توضح تهيئة الرصيف بالقطاع	11
78	تبين عدم وجود الأرصفة في السكن الفوضوي	12
78	توضح الأرصفة في المنطقة الصناعية	13
78	توضح عدم وجود الارصفة	14
84	احياء خاصة بالمساة و الدرجات الهوائية	2/1

71	تبين صور لبعض الأخطار الموجود	10	<b>III</b>
77	منظر علوي لنسيج المباني الفوضوية	11	
77	منظر علوي لنسيج المباني الفوضوية	12	
77	النسيج المنتظم للسكنات الفردية	13	
78	مساكن فردية منجز من طرف AADL	14	
78	مساكن فردية منجز من طرف AADL	15	
79	مسكن فردي ذاتي	16	
79	المساكن الخاصة بـ AF	17	
84	مدرسة الشهيد عمر مزياني	18	
85	صندوق الضمان	19	
85	خزان الماء	20	
87	طريق ثانوي	21	
87	طريق ثالثي	22	

## الفهرس

I.....	مقدمة المنكرة
II.....	الإشكالية
II.....	الفرضيات
II.....	أسباب اختيار الموضوع
III.....	الهدف من البحث
III.....	منهجية البحث

### الفصل الأول : الرصيف : مفاهيم عامة حول الرصيفة مكونات، معايير و أسس

1.....	مقدمة
2.....	1-1-التعريف الأول:
2.....	2-1-التعريف الثاني:
2.....	2- نبذة على نشأة الأرصفة الحضرية
3.....	الرصيف عند العرب
3.....	3- مكونات الرصيف
4.....	1-3- ممرات الراجلين الجانبية:
5.....	3-3 – الحواف الجانبية و منحدرات الأرصفة:
5.....	4-3 –مواقف السيارات:
5.....	3-1-4-أنواع المواقف:
6.....	3-2-4- شروط يجب توفيرها في مواقف السيارات
7.....	3-5- مواقف الحافلات مواقف النقل الجماعي
8.....	3-6- اشارات المرور واللوحات الارشادية و الاعلانية و الدعائية
8.....	3-6-1-اللوحات الارشادية
8.....	3-6-2- اللوحات الاعلانية و الدعائية
8.....	3-7-متطلبات حركة ذوي الاحتياجات الخاصة
9.....	3-1-7- المعايير والاشتراطات الفنية للمعوقين
10.....	3-2-7- متطلبات ممرات الأرصفة للمعوقين
11.....	3-8- أثاث الطريق:
12.....	3-9- السلام:
12.....	3-10- المواقف
12.....	3-11- أحواض الأشجار و الزهور

- التشجير على جانبي الشارع و الأرصفة: 12.....
- 12-3- إنارة الأرصفة ..... 14.....
- 13-3 مظلات الحماية ..... 15.....
- 4 - أبعاد الرصيف والوظائف الحضرية ..... 16.....
- 1-4 الجانب الهندسي ..... 16.....
- 2-4 الجانب التقني ..... 16.....
- 1-2-4- عرض الأرصفة..... 16.....
- 5- تسيير و كيفية تصميم الأرصفة ..... 16.....
- السيانة و المراقبة من الإدارة المسؤولة ..... 17 .....
- الإطار التشريعي للرصيف في المدينة الجزائرية
- 3-الإطار التشريعي للرصيف في المدينة الجزائرية ..... 19.....
- 4.التسيير الرصيف..... 22.....
- 1.4.البلدية..... 22.....
- 2.4.الولاية..... 23.....
- 3.4. مصالح التجارة..... 23.....
- 4.4 شركات الكهرباء والغاز والمياه..... 23.....
- 5.4 الشركات الاشهارية ..... 24.....
- 6.4 البنوك والمؤسسات المالية..... 24.....
- 7.4 المجتمع المدني : ..... 24.....
- 5.التسيير القانوني للرصيف في المدينة الجزائرية: ..... 25.....
6. أهم التناقضات في تسيير الرصيف:..... 25.....

## الفصل الثاني الدراسة التحليلية لمدينة بسكرة

- مقدمة..... 27.....
- I)المعطيات العامة ..... 28.....
- II -المعطيات الطبيعية..... 32 .....
- II-1-المجال الفيزيائي ..... 32.....
- II- 2 -الخصائص المناخية..... 33.....
- III-الوضعية الحالية لمدينة بسكرة..... 37.....
- III- 1 -السكان..... 37 .....

37.....	III-2-السكن
39.....	III-3-المرافق
39.....	III-4-المجال الأخضر
39.....	III-5-الشغل
41.....	IV-1-التوسع العمراني لمدينة بسكرة
41.....	IV-1-1-أشكال التوسع
54.....	V-نمط و مورفولوجية المباني
57.....	VI-الأسباب التي أدت إلى ظهور الانسجة العمرانية
60.....	خلاصة الفصل
	الفصل الثالث التحليل العمراني للقطاعات في مدينة بسكرة
61.....	مقدمة
62.....	1- الموقع
62.....	2- الخصائص العمرانية
62.....	3- التحليل العمراني للارصفة
64.....	4- المسالك
64.....	5- مرحلة التشخيص
65.....	5-1- تحديث الوضع القائم
65.....	5-2- القطاعات التحليلية للدراسة
67.....	5-3- مورفولوجية البناء و أنماط السكن
68.....	القطاع الأول
70.....	القطاع الثاني
71.....	القطاع الثالث
73.....	القطاع الرابع
73.....	القطاع الخامس
74.....	القطاع السادس
75.....	القطاع الثامن
77.....	القطاع العاشر
78.....	تحليل عام
79.....	خلاصة الفصل

الفصل الرابع : التدخلات و الاقتراحات و اقتراح مبادئ عامة للتهيئة

80.....	مقدمة
81.....	القطاع الأول
82.....	القطاع الثالث
84.....	القطاع الثامن اقتراح المشروع النهائي للتدخل
84.....	العمليات العمرانية المقترحة
86.....	المبادئ العامة للتهيئة
94.....	خلاصة الفصل
95.....	خاتمة
96.....	المراجع
97.....	فهرس الخرائط والصور
100.....	الفهرس العام